

80.003

**Bundesverfassung (Schwerverkehrssteuer und
Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen)**

**Constitution fédérale (Impôt sur le trafic
des poids lourds et**

**Redevance sur l'utilisation des routes
nationales)**

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Verhandlungen des Nationalrates und des Ständerates

Délibérations du Conseil national et du Conseil des Etats



Inhaltsverzeichnis

	<u>Seiten</u>
A. Uebersicht über die Verhandlungen	II
B. Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen	III
C. Rednerliste	XIV
D. Schwerpunkte der Diskussion	XVI
E. Ausgangspunkt für die Vorlagen	XXI
F. <u>Verhandlungen der Räte</u>	
Ständerat (23.9.1980, 17.12.1980, 22.6.1982, 15.6.1983)	1, 25, 121, 161
Nationalrat (5./6./7./8.10.1981, 6.6.1983)	39, 149
<u>Schlussabstimmungen</u>	
Ständerat (24.6.1983)	165, 171
Nationalrat	167, 169

Table des matières

	<u>Pages</u>
A. Résumé des délibérations	II
B. Résumé détaillé des délibérations	III
C. Liste des orateurs	XIV
D. Eléments essentiels du débat	XVI
E. Base fondamentale pour les projets	XXI
F. <u>Débats dans les Conseils</u>	
Conseil des Etats (23.9.1980, 17.12.1980, 22.6.1982, 15.6.1983)	1, 25, 121, 161
Conseil national (5/6/7/8.10.1981, 6.6.1983)	39, 149
<u>Votes finaux</u>	
Conseil des Etats	165, 171
Conseil national	167, 169

A. UEBERSICHT UEBER DIE VERHANDLUNGEN
RESUME DES DELIBERATIONS

× 131/80.003 s Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)

Botschaft und Beschlussesentwurf vom 16. Januar 1980 (BBl I, 1113) über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe.

N *Nebiker*, Affolter, Allenspach, Biderbost, Bundi, Cotti, Darbellay, Flubacher, Frey-Neuenburg, Houmard, Kaufmann, Loetscher, Lüchinger, Martignoni, Meier Werner, Rätz, Riesen-Freiburg, Risi-Schwyz, Schalcher, Thévoz, Vetsch, Wagner, Wellauer (23)

S *Donzé*, Affolter, Andermatt, Cavely, Debétaz, Generali, Kündig, Muheim, Piller, Reymond, Stefani, Stucki, Ulrich, Weber, Zumbühl (15)

1980 23. September: Der Ständerat beschliesst, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, die Schwerverkehrssteuer in seine Vorlage über die Gesamtverkehrskonzeption einzubauen, die beförderlich einzubringen ist.

1980 17. Dezember. Beschluss des Ständerates: Der Beschluss des Ständerates vom 23. September 1980 (Rückweisung an den Bundesrat) wird nach Artikel 12 Absatz 2 GVG als gleichbedeutend mit einem Nichteintreten dem Nationalrat zugeleitet.

Postulat der Kommission des Nationalrates, vom 25. August 1981:

Neuverteilung der Treibstoffzölle- und -zollzuschläge

Der Bundesrat wird eingeladen, Vorschläge auf Änderung der geltenden Verfassungsbestimmungen betr. Erhebung und Verwendung der Treibstoffzölle und Treibstoffzollzuschläge bzw. der darauf basierenden Bundesbeschlüsse vorzulegen.

Dabei ist vorzusehen, dass höchstens die Hälfte des Treibstoffzoll für motorische Zwecke sowie ein Zollzuschlag von 30 Rappen auf solchen Treibstoffen insbesondere verwendet werden für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, für das gesamte Strassenwesen und für Massnahmen zur Entlastung der Strassen.

1981 8. Oktober. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

Das Postulat der Kommission wird angenommen.

1982 22. Juni. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

A. Bundesbeschluss über einen Verfassungsartikel betreffend die Schwerverkehrsabgabe

1983 6. Juni. Beschluss des Nationalrates: Festhalten.

1983 15. Juni. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

B. Bundesbeschluss über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe

1983 6. Juni. Beschluss des Nationalrates: Zustimmung.

1983 24. Juni. Beschluss des Ständerates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1983 24. Juni. Beschluss des Nationalrates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt II, 706

× 131/80.003 é Constitution fédérale (redevance sur le trafic des poids lourds)

Message et projet d'arrêté du 16 janvier 1980 (FF I, 1089) concernant une vignette autoroutière et une redevance sur le trafic des poids lourds.

N *Nebiker*, Affolter, Allenspach, Biderbost, Bundi, Cotti, Darbellay, Flubacher, Frey-Neuchâtel, Houmard, Kaufmann, Loetscher, Lüchinger, Martignoni, Meier Werner, Rätz, Riesen-Fribourg, Risi-Schwyz, Schalcher, Thévoz, Vetsch, Wagner, Wellauer (23)

E *Donzé*, Affolter, Andermatt, Cavely, Debétaz, Generali, Kündig, Muheim, Piller, Reymond, Stefani, Stucki, Ulrich, Weber, Zumbühl (15)

1980 23 septembre: Le Conseil des Etats décide de renvoyer le projet au Conseil fédéral avec mandat d'incorporer la redevance sur le trafic des poids lourds dans le projet concernant la conception globale des transports qui doit être déposé au plus tôt.

1980 17 décembre. Décision du Conseil des Etats: La décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1980 (renvoi au Conseil fédéral) équivaut à une décision de non-entrée en matière et est transmise en conséquence au Conseil national, conformément à l'article 12, 2^e alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils.

Postulat de la commission du Conseil national, du 25 août 1981

Nouvelle répartition du produit des droits d'entrée et de la taxe supplémentaire sur les carburants

Le Conseil fédéral est chargé de présenter des propositions tendant à modifier les dispositions constitutionnelles qui régissent actuellement la perception et l'utilisation des droits d'entrée et de la taxe supplémentaire sur les carburants, ainsi que les arrêtés fédéraux qui en découlent.

En l'occurrence, il faudra prévoir d'affecter au maximum la moitié du produit des droits d'entrée, ainsi qu'une taxe douanière supplémentaire de 30 centimes sur les carburants pour véhicules à moteur à la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales, au secteur routier dans son ensemble et à des mesures visant à décharger le réseau routier.

1981 8 octobre. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

Le postulat de la commission est adopté.

1982 22 juin. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

A. Arrêté fédéral insérant dans la constitution un article relatif à la redevance sur le trafic des poids lourds

1983 6 juin. Décision du Conseil national: Maintenir.

1983 15 juin. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

B. Arrêté fédéral concernant la perception d'une redevance sur le trafic des poids lourds

1983 6 juin. Décision du Conseil national: Adhésion.

1983 24 juin. Décision du Conseil des Etats: L'arrêté est adopté en votation finale.

1983 24 juin. Décision du Conseil national: L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale II, 722

B. Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen
Résumé détaillé des délibérations

Seiten / Pages

1.	<u>Ständerat</u>	<u>Conseil des Etats</u>	
.1	<u>Eintretensdebatte</u>	<u>Débat sur l'entrée en matière</u>	
	Antrag der Kommission	Proposition de la commission	3
	Donzé, <u>rapporteur</u>		3
	Debétaz (Minderheit)	Debétaz (minorité)	6
	Stucki		8
	Dillier		9
	Affolter		10
	Cavelty		11
	Stefani		12
	Muheim		13
	Andermatt		14
	Piller		14
	Zumbühl		15
	Weber		16
	Letsch		17
	Bürgi		18
	Bauer		18
	Meier		19
	Reymond		19
	Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		20
	Abstimmung	Vote	23
	Antrag der Kommission	Proposition de la commission	27
	Donzé, <u>rapporteur</u>		27
	Cavelty		29
	Muheim		30
	Binder		30
	Affolter		30
	Weber		30
	Egli		30
	Munz		30
	Dillier		31
	Aubert		31
	Muheim		31
	Weber		31
	Cavelty		32
	Abstimmung	Vote	32

Affolter (Minderheit)	Affolter (minorité)	32
Stucki		33
Piller		33
Muheim		33
Debétaz		34
Munz		35
Weber		35
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		36
Egli		37
Bürgi		37
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		37
Abstimmung	Vote	37
2. <u>Nationalrat</u>	<u>Conseil national</u>	
.1 <u>Eintretensdebatte</u>	<u>Débat sur l'entrée en matière</u>	
Anträge der Kommission	Propositions de la commission	41
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		41
Bonnard		45
Koller		45
Abstimmung	Vote	46
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		47
Houmard, <u>rapporteur</u>		51
Martignoni		53
Biderbost		54
Carobbio		56
Affolter		57
Schalcher		57
Lüchinger		58
Thévoz		59
Weber		59
Frey-Neuchâtel		60
Cevey		61
Rüttimann		61
Fischer-Hägglingen		62
de Chastonay		63
Oehen		64
Bundi		64
Martin		65
Allenspach		65
Soldini		66
Landolt		66
Robbiani		67
Tochon		67

Künzi		68
Risi-Schwyz		69
Riesen-Fribourg		69
Flubacher		70
Müller-Scharnachtal		70
Brélaz		70
Kaufmann		71
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		73
Houmard, <u>rapporteur</u>		75
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		76
.2 <u>Detailberatung</u>	<u>Discussion par articles</u>	
<u>80.003 BV. Schwerverkehrsabgabe</u>	<u>CF. Redevance sur le trafic des poids lourds</u>	
Titel und Ingress, Ziff. I Ingress	Titre et préambule, Ch. I préambule	80
Art. 36 quater (neu)	Art. 36 quater (nouveau)	80
Bundi (Minderheit)	Bundi (minorité)	81
Bonnard		81
Petitpierre		82
Kaufmann		83
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		83
Houmard, <u>rapporteur</u>		84
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		84
Abstimmung	Vote	85
Uebergangsbestimmungen Ziff. 1 Ingress, Art. 16	Dispositions transitoires Ch. 1 préambule, art. 16	85,86
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		87
Houmard, <u>rapporteur</u>		88
Risi-Schwyz (Minderheit)	Risi-Schwyz (minorité)	88
Bonnard		88
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		88
Houmard, <u>rapporteur</u>		88
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		89
Houmard, <u>rapporteur</u>		89
Abstimmung	Vote	90
Abs. 4	Al. 4	
Bonnard		90
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		90
Houmard, <u>rapporteur</u>		90
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		90
Abstimmung	Vote	90

<i>Abs. 5 und 6</i>	<i>Al. 5 et 6</i>	
Jost		90
Vetsch		90
Bonnard		91
Biderbost (Minderheit)	Biderbost (minorité)	91
Jost		91
Stucky		92
Duboule		93
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		93
Houmard, <u>rapporteur</u>		94
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		94
Abstimmung	Vote	94
 <i>Abs. 6</i>	 <i>Al. 6</i>	
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		94
Houmard, <u>rapporteur</u>		95
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		95
Abstimmung	Vote	95
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		96
Houmard, <u>rapporteur</u>		96
Bundi (Minderheit)	Bundi (minorité)	96
Vetsch		97
Lüchinger		97
Martignoni		97
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		97
Houmard, <u>rapporteur</u>		98
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		98
Abstimmung	Vote	98
Rückkommensantrag	Proposition de réexamen	98
Zbinden		99
Meier Werner		99
Bonnard		99
Abstimmung	Vote	99
Zbinden		99
Meier Werner		99
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		100
Houmard, <u>rapporteur</u>		100
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		100
Abstimmung	Vote	101

Ziff. II	Ch. II	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	101
Flubacher (Minderheit)	Flubacher (minorité)	101
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		101
Houmard, <u>rapporteur</u>		102
Gesamtabstimmung	Vote sur l'ensemble	102
<u>76.221 Pa.Iv. Autobahn- gebühren (Schatz-St. Gallen)</u>	<u>Iv. Pa. Péages sur les auto- routes (Schatz-Saint-Gall)</u>	
Eintretensdebatte	Débat sur l'entrée en matière	
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		102
Houmard, <u>rapporteur</u>		102
Riesen-Fribourg		102
Bonnard		103
Carobbio		103
Auer		103
Kaufmann		104
Hunziker		105
Meier Kaspar		105
Brélaz		106
Oehen		106
Cevey		107
Martignoni		107
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		107
Houmard, <u>rapporteur</u>		108
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		109
Carobbio		109
Abstimmung	Vote	109
Detailberatung	Discussion par articles	
Titel und Ingress, Ziff. I Ingress	Titre et préambule, Ch. I préambule	109
Art. 17	Art. 17	
Abs. 1	Al. 1	
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		109
Houmard, <u>rapporteur</u>		109
Abs. 2 und 3	Al. 2 et 3	109
Abs. 4	Al. 4	109
Biderbost (Minderheit) de Chastonay	Biderbost (minorité)	109 110

Ogi		111
Bäumlin		111
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		111
Houmard, <u>rapporteur</u>		111
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		112
Abstimmung	Vote	112
Ziff. II	Ch. II	112
Gesamtabstimmung	Vote sur l'ensemble	112
<u>80.003 BV. Schwerverkehrsabgabe</u>	<u>CF. Redevance sur le trafic des poids lourds</u>	
Ziff. II	Ch. II	
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		112
Houmard, <u>rapporteur</u>		112
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		112
Abstimmung	Vote	113
<u>79.231 Pa. Iv. Tunnelgebühren (Weber Leo)</u>	<u>Iv. pa. Péages sur les tunnels (Weber Leo)</u>	
Cotti		113
Cantieni		114
Oehen		114
Weber Leo		114
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		114
Abstimmung	Vote	115
<u>76.230 Pa. Iv. Treibstoffzölle (Schär)</u>	<u>Iv. pa. Droit sur les carburants (Schär)</u>	
Bonnard		115
Schär		115
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		115
Houmard, <u>rapporteur</u>		115
<u>80.933 Motion des Ständerates (Gadient). Treibstoffzoll- zuschlag. Zweckbindung</u>	<u>Motion du Conseil des Etats (Gadient). Surtaxe sur les car- burants. Affectation</u>	

Postulat der Kommission	Postulat de la commission	
Neuverteilung der Treibstoffzölle und -zollzuschläge	Nouvelle répartition du produit des droits d'entrée et de la taxe supplémentaire sur les carburants	
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		116
Houmard, <u>rapporteur</u>		116
Blocher		117
Kaufmann		117
Cavadini		117
Lüchinger		118
Jost		118
Affolter		118
Ritschard, <u>Bundesrat</u>		118
Abstimmung	Vote	119

3. <u>Ständerat</u>	<u>Conseil des Etats</u>	
<u>80.003 BV. Schwerverkehrsabgabe</u>	<u>CF. Redevance sur le trafic des poids lourds</u>	
Anträge	Propositions	123
<u>76.221 Pa. Iv. (Nationalrat)</u> <u>Autobahngebühren</u>	<u>Iv. pa. (Conseil national)</u> <u>Péages sur les autoroutes</u>	
Wortlaut der Initiative vom 8. Oktober 1981	Texte de l'initiative du 8 octobre 1981	124
Ordnungsantrag Andermatt	Motion d'ordre Andermatt	124
Andermatt		124
Donzé, <u>rapporteur</u>		124
Cavelty		125
Stucki		125
Affolter		126
Zumbühl		126
Stefani		127
Weber		128
Generali		128
Egli		129
Letsch		129
Gadient		130
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		131
Abstimmung	Vote	132

.1	<u>Eintretensdebatte</u>	<u>Débat sur l'entrée en matière</u>	
	Donzé, <u>rapporteur</u>		133
	Debétaz (Minderheit)	Debétaz (minorité)	134
	Hefti		135
	Egli		135
	Meier		135
	Egli		135
	Zumbühl		135
	Donzé, <u>rapporteur</u>		135
	Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		135
	Abstimmung	Vote	135
	Antrag	Proposition	136
	Cavelty		136
	Donzé, <u>rapporteur</u>		136
	Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		136
.2	<u>Detailberatung</u>	<u>Discussion par articles</u>	
	Titel und Ingress, Ziff. 1 Ingress	Titre et préambule, Ch. 1 préambule	136
	Art. 36 quater	Art. 36 quater	136
	Antrag	Proposition	136
	Cavelty (Minderheit)	Cavelty (minorité)	136
	Stucki		137
	Stefani		138
	Muheim		139
	Affolter		139
	Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		140
	Abstimmung	Vote	140
	Ziff. II	Ch. II	140
	Gesamtabstimmung	Vote sur l'ensemble	140
	Ziff. I bis Ingress	Ch. I bis préambule	140
	Art. 16	Art. 16	140
	Anträge	Propositions	140
	Donzé, <u>rapporteur</u>		141
	Generali		141
	Donzé, <u>rapporteur</u>		141

Abs. 1 - 5	Al. 1 - 5	
Piller		141
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		141
Abs. 5 bis	Al. 5 bis	
Debétaz (Minderheit)	Debétaz (minorité)	141
Donzé, <u>rapporteur</u>		141
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		141
Abstimmung	Vote	141
Abs. 5 ter	Al. 5 ter	
Debétaz (Minderheit)	Debétaz (minorité)	141
Donzé, <u>rapporteur</u>		142
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		142
Abstimmung	Vote	142
Steiner		142
Abs. 6	Al. 6	
Cavelty		142
Gesamtabstimmung	Vote sur l'ensemble	142
. 3 <u>76.221 Parl. Initiative.</u>	<u>Initiative parlementaire.</u>	
<u>Autobahngebühren</u>	<u>Péages sur les autoroutes</u>	142
.31 <u>Eintretensdebatte</u>	<u>Débat sur l'entrée en matière</u>	143
Anträge	Propositions	143
Donzé, <u>rapporteur</u>		143
Reymond (Minderheit)	Reymond (minorité)	143
Generali		144
Cavelty		144
Stucki		145
Gadient		145
Affolter		145
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		146
Abstimmung	Vote	146
.32 <u>Detailberatung</u>	<u>Discussion par articles</u>	146
Titel und Ingress, Ziff. I Ingress	Titre et préambule, Ch. I et préambule	146
Art. 17	Art. 17	
Anträge	Propositions	147

Abstimmung	Vote	147
Ziff. II	Ch. II	147
Gesamtabstimmung	Vote sur l'ensemble	147
4. <u>Differenzen</u>	<u>Divergences</u>	151
.1 <u>Nationalrat</u>	<u>Conseil national</u>	
<u>80.003 BV. Schwerverkehrsabgabe</u>	<u>CF. Redevance sur le trafic des poids lourds</u>	
<i>Bundesbeschluss A</i>	<i>Arrêté fédéral A</i>	151
Art. 36 quater Anträge	Art. 36 quater Propositions	151
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		152
Houmard, <u>rapporteur</u>		153
Müller-Aargau		154
Lüchinger		155
Biderbost		156
Affolter		156
Martignoni		157
Thévoz		157
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		157
Houmard, <u>rapporteur</u>		158
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		158
Abstimmung	Vote	159
<i>Bundesbeschluss B</i>	<i>Arrêté fédéral B</i>	159
<u>76.221 Pa. Iv. Autobahngebühren</u>	<u>Iv. pa. Péages sur les autoroutes</u>	
Art. 17	Art. 17	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	159
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>		159
Houmard, <u>rapporteur</u>		
11.849 Postulat Jaeger-Basel. Nationalstrassen. Unterhaltsfinanzierung		159
77.449 Postulat Welter. Besteuerung des Schwerverkehrs		159
78.366 Postulat Weber. Abgaben im Strassenverkehr		159

.2	<u>Ständerat</u>	<u>Conseil des Etats</u>	
	<u>80.003 BV. Schwerverkehrsabgabe</u>	<u>CF. Redevance sur le trafic des poids lourds</u>	
	Art. 36 quater Antrag der Kommission	Art. 26 quater Proposition de la commission	163
	Donzé, <u>rapporteur</u> Schlumpf, <u>Bundesrat</u>		163 163
5.	<u>Schlussabstimmungen</u>		
.1	80.003 BV. Schwerverkehrsabgabe	CF. Redevance sur le trafic des poids lourds	
.11	Ständerat	Conseil des Etats	165
.12	Nationalrat	Conseil national	167
.2	76.221 Pa. Iv. Autobahngebühren	Iv. pa. Péages sur les autoroutes	
.21	Nationalrat	Conseil national	169
.22	Ständerat	Conseil des Etats	171

C. Rednerliste - Liste des orateurs

Ständerat - Conseil des Etats

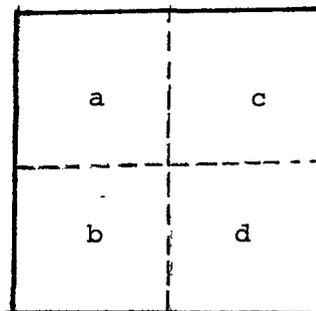
Affolter	10, 27, 30, 32, 126, 139, 145
Andermatt	14, 124
Aubert	31
Bauer	18
Binder	30
Bürgi	18, 37
Cavelty	11, 29, 32, 125, 136, 142, 144
Debétaz	6, 34, 134, 135, 141
Dillier	9, 31
Donzé, <u>rapporteur</u>	3, 27, 124, 133, 135, 136, 141, 142, 143, 163
Egli	30, 37, 129, 135
Gadient	130, 145
Generali	128, 141, 144
Hefti	135
Letsch	17, 129
Meier	19, 135
Muheim	13, 30, 31, 33, 139
Munz	30, 35
Piller	14, 33, 137, 141
Reymond	19, 143
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	20, 36, 37, 131, 135, 140, 141, 142, 146
Stefani	12, 127, 138
Steiner	142
Stucki	8, 33, 125, 137, 145
Weber	16, 30, 31, 35, 128
Zumbühl	15, 126, 135

Nationalrat - Conseil national

Affolter	57, 118, 156
Allenspach	65
Auer	103
Bäumlin	111
Biderbost	54, 91, 109, 156
Blocher	117
Bonnard	45, 81, 85, 88, 91, 99, 103, 115
Brélaz	70, 106
Bundi	64, 81, 96
Cantieni	114
Carobbio	109
Cavadini	117
Cevy	61, 107
de Chastonay	63, 110
Cotti	113
Duboule	93

Fischer-Hägglingen	62
Flubacher	70, 101
Frey-Neuchâtel	60
Houmard, <u>rapporteur</u>	51, 75, 84, 88, 89, 90, 94, 95, 96, 98, 100, 102, 108, 109, 111, 112, 115, 116, 153, 158, 159
Hunziker	105
Jost	90, 91, 118
Kaufmann	71, 83, 194, 107
Koller	45
Künzi	68
Landolt	66
Lüchinger	58, 97, 118, 155
Martignoni	53, 97, 107, 157
Martin	65
Meier Kaspar	105
Meier Werner	99
Müller-Aargau	154
Müller-Scharnachtal	70
Nebiker, <u>Berichterstatter</u>	41, 43, 44, 47, 73, 83, 87, 88, 89, 90, 93, 94, 96, 07, 100, 101, 102, 107, 109, 111, 112, 115, 116, 152, 157, 159
Oehen	64, 106, 114
Ogi	111
Petitpierre	82, 85
Pini	113
Riesen-Fribourg	69, 102
Risi-Schwyz	69, 88
Ritschard, <u>Bundesrat</u>	118
Robbiani	67
Schalcher	57
Schär	115
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	76, 84, 90, 94, 95, 98, 100, 109, 112, 114, 858
Soldini	66
Stucky	92
Thévoz	59, 157
Tochon	67
Vetsch	90, 97
Weber Leo	114
Zbinden	99

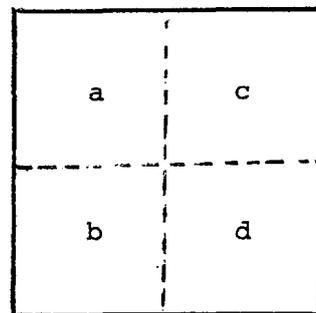
D. Schwerpunkte der Diskussion



Schwerverkehrsabgabe / GVK	3cd, 4d, 5cd, 6d, 7bcd, 8, 11a, 12a, 13d, 14d, 17a, 18cd, 20cd, 21d, 22d, 35ab, 36abc, 37b, 45bcd, 46a, 42cd, 51d, 56d, 57a, 58ac, 59d, 60d, 61a, 62d, 64c, 68cd, 69ac, 70 ad, 74b, 76c, 78c, 79ab, 93d, 99d, 105c, 137ab, 139d, 155b, 165, 167
Autobahnvignette	4d, 16c, 21d, 22a, 32d, 37c, 50b, 52b, 53d, 54ab, 56c, 58ad, 61c, 64c, 66d, 67d, 68b, 70bc, 71b, 74d, 75d, 77d, 80a, 102bcd, 104-113, 143-147, 163b, 169, 171
Erhebung der Gebühr für Autobahn-Vignetten	104ab, 106b, 108bd
Strassenrechnung	4d, 5b, 9b, 13c, 15a, 17c, 19b, 21a, 22c, 36d, 47d, 48cd, 53bd, 57ad, 71d, 81c, 92b, 104d, 110b, 124-132, 135, 139b, 144cd, 146b, 152bcd, 153, 154, 156b, 159a
Bundesfinanzen / Bundesfinanzreform	11b, 12d, 13d, 17d, 18d, 20b, 45d, 50c, 52c, 60c, 63b, 64b, 65d, 66d, 105a, 106d, 107c
Treibstoffzoll, Treibstoffzollzuschlag	22d, 43, 44, 45a, 47d, 48ab, 51b, 53abc, 57c, 58d, 61b, 63b, 73d, 76d, 77a, 71d, 108a, 109a, 115-119, 124c
Leistungsabhängigkeit der Verkehrsabgabe	50a, 52d, 57b, 63d, 66a, 74c, 77c, 81b, 82bc, 84a, 96cd, 98cd, 137d, 138ab,
Zweckgebundenheit	13d, 14a, 21c, 49c, 51b, 64d, 84c, 105b, 116-119
Beteiligung der Kantone	7b, 14a, 17d, 19b, 21b, 23a, 36d, 52c, 54b, 66c, 69b, 81d, 83ac, 84c, 91bd, 92cd, 93ab, 94d, 95ab, 100bc, 135, 141d, 142ab, 159b
Abgelegene Regionen	7b, 13b, 65b, 67c, 84c, 91b, 98a, 137b
Wirtschaft, Industrie, Gewerbe	13a, 19d, 37b, 53d, 57c, 62c, 64a, 65b, 67ac
Landwirtschaft	7b, 13b
Verursacherprinzip	9d, 19a, 67b, 81b, 92d, 145b

Eigenwirtschaftlichkeit der verkehrsmittel	9a, 14b, 17b, 22b, 48d, 49ab
Soziale Aspekte	20b, 101d
Umweltschutz	9c, 63a, 65d, 101c, 155b
Strassentunnels / Gebühren	3d, 12c, 41c, 42abc, 50b, 51a, 52b, 55b, 56d, 58bc, 59d, 60, 61d, 62, 67c, 71b, 75ab, 109d, 110a, 112ab, 113-115
Schwerverkehr durch die Alpen	4c, 22b
Oeffentlicher Schienenverkehr	4a, 5ab, 7d, 12b, 14c, 15c, 18c, 22b, 22d, 54c, 55a, 81b, 91b, 111b, 112ab
Eisenbahntunnels durch die Alpen	6a
Steuerliche Einnahmen	4b, bc, 104a
Ausland / Ausländer	4b, 9d, 12b, 19c, 49d, 50d, 54a, 55b, 64b, 69c, 70c, 82d, 83d, 90d, 94ab, 104ac, 105d, 146c, 152a
Verhältnismässigkeit	4c, 82b, 97bcd, 98b
Gewichtskategorien	88a, 89cd
Transit- / Langstrecken- / Nah- verkehr	90b, 107d
Kantons- und Hauptstrassen	92b, 94ab
Tourismus	104a, 105a
Befristung	90ab, 159cd
Teuerung	67a, 78d, 91b
Strassenverkehrsverbände	5a, 15b, 65a, 66c, 105b, 106a
Vernehmlassungsverfahren	6b, 7a, 19b, 85a

D. Eléments essentiels du débat



Redevance sur le trafic des poids lourds / Conception générale suisse des transports	3cd, 4d, 5cd, 6d, 7bcd, 8, 11a 12a, 13d 14d, 17a, 18cd, 20cd, 21d, 22d, 35ab, 36abc, 37b, 45bcd, 46a, 47cd, 51d, 56d, 57a, 58ac, 59d, 60d, 61a, 62d, 64c, 68cd, 69ac, 70ad 74b, 76c, 79ab, 93d, 99d, 105c, 137ab, 139d, 155b, 165, 167
Vignette autoroutière	4d, 16c, 21d, 22a, 32d, 37c, 50b, 52b, 53d, 54ab, 56c, 58ad, 61c, 64c, 66d, 67d, 68b, 70bc, 71b, 74dm 75dm 77d, 80a, 102bcd, 104-113, 143-147, 163b, 169, 171
Prélèvement de la contribution pour la vignette autoroutière	104ab, 106b, 108bd
Calcul des comptes routier	4d, 5b, 9b, 13c, 15a, 17c, 19b, 21a, 22c, 36d, 47d, 48cd, 53bd, 57ad, 71d, 81c, 92b, 104d, 110b, 124-132, 135, 139b, 144cd, 146b, 152bcd, 153, 154, 156b, 159a
Finances fédérales / Réforme des finances fédérales	11b, 12d, 13d, 17d, 18d, 20b, 45d, 50c, 52c, 60c, 63b, 64b, 65d, 66d, 105a, 106d, 107c,
Droits sur les carburants Taxe supplémentaire sur les carburants	22d, 43, 44, 45a, 47d, 48ab, 51b, 53abc, 57d, 58d, 61b, 63bc, 73d, 76d, 77a, 71d, 108a, 109a, 115-119, 124c
Affectation particulière des redevances sur le trafic	50a, 52d, 57b, 63d, 66a, 74c, 77c, 81b, 82bc, 84a, 96cd, 98cd, 137d, 138ab,
Affectation	13d, 14a, 21c, 49c, 51b, 64d, 84c, 105b, 116-119
Participation en faveur des cantons	7b, 14a, 17d, 19b, 21b, 23a, 36d, 52c, 54b, 66c, 69b, 81d, 83ac, 84c, 91bd, 92cd, 93ab, 94d, 95ab, 100bc, 135, 141d, 142ab, 159b
Régions décentralisées	7b, 13b, 65b, 67c, 84c, 91b, 98a, 137b
Economie, industrie, commerce	13a, 19d, 37b, 53d, 57c, 62c, 64a, 65bm 67ac
Agriculture	7b, 13b
Principe de causalité	9d, 19a, 67b, 81b, 92d, 145b
Autonomie économique du trafic	9a, 14b, 17b, 22b, 48d, 49ab

Raisons sociales	20b, 101d
Protection de l'environnement	9c, 63a, 65d, 101c, 155b
Tunnels routiers / redevances	2d, 12c, 41d, 42abcd, 50b, 51a, 52b, 55b, 56d, 58bc, 59d, 60, 61d, 62, 67c, 71b, 75ab, 109d, 110a, 112ab, 113-115
Trafic des poids lourds à travers les alpes	4c, 22b
Transports publics ferroviaires	4a, 5ab, 7d, 12b, 14c, 15d, 18c, 22b, 22d, 54c, 55a, 81b, 91b, 111b, 112ab
Tunnels ferroviaires à travers les alpes	6a
Recettes fiscales	4b, 6c, 104a
Etranger / Etrangers	4b, 9d, 12b, 19c, 49d, 50d, 54a, 55b, 64b, 69c, 7/c, 82d, 83d, 90d, 94ab, 104ac, 105d, 146c, 152a
Proportions	4c, 82b, 97bcd, 98b
catégories de poids	88a, 89cd
Trafic à longue distance / trafic local	90b, 107d
Routes cantonales et principales	92b, 94ab
Tourisme	104a, 105a
Délais	90ab, 159cd
Renchérissement	67a, 78d, 91b
Associations de trafic et des transports	5a, 15b, 65a, 66c, 105b, 106a
Procédure de consultation	6b, 7a, 19b, 85a

E. Ausgangspunkt für die Vorlagen
Base fondamentale pour les projets

	<u>Seiten</u> <u>Pages</u>
Nationalrat - Conseil national (27.9.1978)	1238 - 1254
Ständerat - Conseil des Etats (24.10.1978)	563 - 568
Nationalrat - Conseil national (4.12.1978)	1654 - 1657

78.019

Bundesfinanzreform 1978**Réforme des finances fédérales 1978**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1190 hiervor — Voir page 1190 ci-devant

C**Bundesbeschluss über die Einführung einer Autobahnvignette****Arrêté fédéral relatif à l'institution d'une vignette pour l'usage des autoroutes**

Fortsetzung – Suite

Anträge siehe Seite 1214 hiervor

Propositions voir page 1214 ci-devant

Albrecht: Nach meinem Dafürhalten wird es schwierig sein, eine Finanzvorlage beim Volk durchzubringen, wenn nicht gleichzeitig in Aussicht genommen wird – ich unterstreiche das –, eine Schwerverkehrsabgabe und eine Autobahnvignette einzuführen. Dabei bin ich mir bewusst, dass dies in beiden Fällen eine Verfassungsrevision voraussetzt. Die GVK-Kommission, deren Mitglied ich war, beantragt in ihrem Schlussbericht im Zusammenhang mit dem Verkehrswesen vier Verfassungsänderungen.

Mit der einschlägigen Verfassungsänderung würde die Rechtsgrundlage für die Erhebung von Strassenverkehrsabgaben jeder Art geschaffen. Der Verfassungsvorschlag der GVK sieht vor, dass der Ertrag von Benützungsgebühren nicht in die Bundeskasse, sondern in den Fonds zur Finanzierung des privaten Verkehrs fallen würde. Allerdings sollen der Fonds für den öffentlichen Verkehr und der Fonds für den privaten Verkehr unter sich derart ausgeglichen werden, dass längerfristig die festgelegten Zielsetzungen sowohl des öffentlichen als auch des privaten Verkehrs erreicht werden können. Angesichts der Tatsache, dass der Bau unseres Nationalstrassennetzes rund 30 Milliarden Franken kosten wird sowie der Betrieb und Unterhalt der Strassen im Endausbau jährliche Aufwendungen von einigen hundert Millionen Franken verursachen dürften, ist es meines Erachtens einfach unverständlich, dass deren Benützung vor allem für die ausländischen Milliarden Franken kosten wird, sowie der Betrieb und unsere Nachbarstaaten sind mit Ausnahme der Bundesrepublik Deutschland diesbezüglich nicht so generös, indem sie seit Jahren namhafte Benützungsgebühren kassieren, die auch von den Vignettegegnern anstandslos bezahlt werden. Je nach Wagentyp zählt man auf der Autostrada del Sole beispielsweise für eine einfache Fahrt von Chiasso bis Neapel rund 60 Schweizerfranken, das heisst mit der Rückfahrt insgesamt den vierfachen Betrag einer schweizerischen Jahresvignette von 30 Franken. Solange der Benzinpreis in unserem Lande gegenüber den Nachbarstaaten niedriger lag, haben die Ausländer bei uns aufgetankt. So wurde dieser Ertrag beispielsweise im Jahre 1974 auf rund 250 Millionen Franken geschätzt. Nachdem nun aber die Benzinpreise im Ausland gegenüber der Schweiz billiger sind, fällt diese Einnahme weg. In grenznahen Gebieten tanken nun vielfach unsere Automobilisten im benachbarten Ausland, wobei die heutige Währungssituation diesen Trend noch verstärkt. Mit einer Autobahnvignette könnte insbesondere auch der ausländische Verkehr auf unseren Autobahnen zu einer Steuerleistung herangezogen werden. Aufgrund verschiedener par-

lamentarischer Vorstösse wurde die Frage der Erhebung von Strassenbenützungsgabgaben inzwischen eingehend geprüft und das Ergebnis in Berichten des Eidgenössischen Departementes des Innern vom 30. März 1977 und des Eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau vom 9. August 1978 festgehalten. Darnach hat eine sorgfältige Prüfung der Rechtslage ergeben, dass das Erheben von Strassenbenützungsgabgaben von in die Schweiz einreisenden Ausländern weder gegen das allgemeine noch das vertragliche Völkerrecht verstiesse, unter der Voraussetzung allerdings, dass eine gerechte und rechtsgleiche Anwendung und Abgabebemessung stattfindet und Inländer wie Ausländer gleich behandelt werden. Nachdem die Erhebung von Tunnel- oder Autobahngebühren mit Kasserstationen für unser Land nicht in Frage kommt, drängt sich die Einführung eines einfachen Vignettensystems pro Kalenderjahr geradezu auf. Die Gebührenerhebung für die Inländer müsste durch einen Zuschlag zur regulären Motorfahrzeugsteuer durch die Kantone zuhanden des Bundes erfolgen, womit sich das Anbringen einer Vignette für Schweizer Automobilisten erübrigt. Irgendwelche Erhebungskosten entstünden dadurch keine. Die ausländischen Motorfahrzeugbesitzer hätten nur beim Ersteintritt in unser Land eine Klebevignette von zirka 8 cm Durchmesser, die jährlich eine andere Farbe aufweist, zu lösen. Um eine möglichst reibungslose Grenzabwicklung zu garantieren, könnten die Vignetten, analog den Benzincoupons für Italien, bei den Automobilverbänden im benachbarten Ausland bezogen werden. Sie wären unbeschränkt für ein ganzes Kalenderjahr gültig. Während den Hauptreisemonaten wäre es überdies möglich, die Zollorgane durch Ferienaushilfen – ich denke da an Studenten und dergleichen – zu verstärken. Diese Erhebungskosten dürften jedoch in einem sehr vernünftigen Rahmen liegen. Bei einem Vignettenansatz von beispielsweise 30 Franken pro Personenwagen und 150 Franken für Lastwagen und Cars ergäbe dies einen mutmasslichen Ertrag von einigen hundert Millionen Franken pro Kalenderjahr. Die Vignette müsste an der Windschutzscheibe des Fahrzeuges angebracht werden, womit für die Polizeikontrolle ein sichtbarer und klarer Ausweis gegeben wäre.

Im Gegensatz zu den Ausführungen des ASF-Berichtes halte ich dafür, dass bei den bescheidenen jährlichen Vignettenansätzen von besonderen Monatsvignetten unbedingt abgesehen werden muss. Namhafte Fremdenverkehrsfachleute sind überzeugt, dass sich die Einführung einer Vignette auf unseren Fremdenverkehr nicht nachteilig auswirken würde. Diejenigen ausländischen Automobilisten, die ihre Ferien in der Schweiz verbringen, von der Bezahlung der Vignettensteuer zu befreien, ist sicherlich nicht gerechtfertigt und ergäbe zu viele Umtriebe. In diesem Zusammenhang von einem Imageverlust für unser Touristenland zu sprechen, scheint mir ebenfalls nicht berechtigt zu sein. Derartige Befürchtungen wären höchstens im benachbarten Ausland mit seinen massiven Strassenbenützungsgebühren am Platze. Zuzufolge dieser überhöhten Gebühren ist denn auch im Ausland schon verschiedentlich ein Ausweichen von den Autobahnen auf das übrige Strassennetz festgestellt worden. Diese Gefahr besteht meines Erachtens im Hinblick auf die bescheidenen Vignettenansätze in unserem Lande kaum. Angesichts des im Vergleich zum Ausland sehr dichten Nationalstrassennetzes der Schweiz darf angenommen werden, dass, von vereinzelt Ausnahmen abgesehen, jeder inländische und eingereiste ausländische Automobilist im Verlaufe eines Jahres unser Autobahnnetz mehr oder weniger benützt. Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern und die Haftpflichtversicherungen müssen ebenfalls jährlich voll bezahlt werden, unabhängig davon, ob ein Fahrzeuglenker sein Auto viel oder nur selten benutzt. Nach meinem Dafürhalten ist auch nicht zu befürchten, dass unser Land nach Einführung einer Vignette umfahren wird. Dagegen sprechen vor allem die grösseren Distanzen und die erhöhten Gebühren, die unsere Nachbarländer erheben.

Nach der Eröffnung des Gotthardautobahntunnels ist überdies vorauszusehen, dass der Autoverlad durch den Bahntunnel weitgehend nicht mehr benützt werden wird. Damit entstehen der SBB entsprechende Einnahmehausfälle, die schlussendlich die Bundeskasse zu tragen haben wird. Nachdem das Bahnbillett für eine einfache Gottharddurchfahrt pro Personenwagen samt Insassen 30 Franken beträgt, entspricht dieser Betrag einer vorgesehenen Jahresvignette.

Ich fasse zusammen. Das Ziel der Einführung einer Autobahnvignette ist das Erschliessen einer neuen Finanzquelle. Die Einführung einer Jahresvignette mit bescheidenen Tarifsätzen ist angesichts der enormen Aufwendungen für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Autobahnen mehr als gerechtfertigt; dies um so mehr, als diese Gebühr die Nutzen-Kosten-Rechnung des Automobils kaum wesentlich zu beeinflussen vermag und für jedermann zumutbar ist. Wesentlich scheint mir dabei, dass sich in der Praxis nur das einfachste Erhebungssystem bewähren kann und jede Extravaganz weggelassen werden sollte. Nachdem die Anzahl der pro Kalenderjahr erstmals in die Schweiz einfahrenden ausländischen Motorfahrzeuge nicht genau bekannt ist, ist man auf Schätzungen angewiesen. Doch dürften bei geschätzten 47 Millionen eingereisten ausländischen Personenwagen im Jahre 1977 rund 12 Millionen auf Ersteintritte entfallen, die vignettenpflichtig würden. Dazu kämen noch rund 100 000 ausländische Cars und Lastwagen.

Als Mitglied des TCS und des ACS habe ich ein gewisses Verständnis dafür, dass die Führungsgrämien der Automobilverbände an der Einführung einer Vignette keine Begeisterung empfinden. Da es aber in dieser Frage um die Finanzinteressen unseres Landes geht, darf erwartet werden, dass dies auch entsprechend gewertet wird.

Abschliessend bin ich überzeugt, dass die breite Öffentlichkeit Verständnis dafür aufbringt, und ich bitte Sie, diesen Strassenverkehrsabgaben im Rahmen der Finanzreform grundsätzlich zuzustimmen. Nachdem die GVK die Erhebung von Vignetten und Schwerverkehrsabgaben verfassungsmässig ebenfalls vorgesehen hat, ist es mir unverständlich, wie man in diesem Zusammenhang von einer Sabotage an der Gesamtverkehrskonzeption sprechen kann. Dies um so weniger, da diese Erträge ja zweckgebunden dem Verkehrswesen zugeführt werden sollen, wie es übrigens die GVK selbst proponiert.

Unserer Finanzkommission bin ich dankbar, dass sie im Abschnitt C und D entsprechende Anträge eingereicht hat und dass in dieser Angelegenheit endlich einmal ein erster Schritt getan wird. Seit Jahren hat es geheissen, dass man die Vorschläge der GVK abwarten müsse. Nachdem nun der Schlussbericht vorliegt, ist die Zeit zum Handeln gekommen.

Barchi: Ich unterstütze den Ablehnungsantrag der Minderheit. Zuerst einige ganz allgemeine Überlegungen: Die vorgeschlagene Verfassungsänderung ist nicht vom Bundesrat beantragt worden – die Mehrheit der Finanzkommission hat den Antrag gestellt. Gemäss dem diesbezüglichen Kommissionsentscheid soll der revidierte Artikel 37 Absatz 2 der Bundesverfassung in einem besonderen Bundesbeschluss und nicht im Bundesbeschluss A, der sich auf die Botschaft des Bundesrates bezieht, aufgenommen werden. Es ist unbestritten, dass eine Kommission einen vorgeschlagenen Bundesbeschluss ändern oder vervollständigen darf. Es bleibt aber dahingestellt, ob eine Kommission sogar einen neuen Bundesbeschluss, der keine unmittelbare Konnexität mit der bundesrätlichen Botschaft aufweist, beantragen darf. Normalerweise sollte sich ein solches Vorgehen gemäss den Vorschriften, welche die parlamentarische Initiative, die Ratsinitiative, regeln, abspielen. In diesem Zusammenhang würde aber Artikel 21quater des Geschäftsverkehrsgesetzes zur Anwendung kommen, gemäss welchem der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen und bei den zuständigen Organisationen durchzuführen hat.

Meines Erachtens stehen wir vor einem klaren Fall der wenig eleganten Umgehung der Vernehmlassungspflicht. Ganz abgesehen von den juristischen Überlegungen ist die Umgehung der Vernehmlassungspflicht als ein politischer Fehler zu werten. Dieser Grund allein, d. h. diese klare Umgehung der Vernehmlassungspflicht mit ihren politischen Folgen, veranlasst mich, den Mehrheitsantrag abzulehnen.

Eine zweite Bemerkung: Man könnte stundenlang darüber reden, ob die Einführung der Autobahnvignette populär oder unpopulär sei. Unser Kollege Albrecht hat vor ein paar Minuten gesagt, er vertraue darauf, dass das Volk die Autobahnvignette ohne weiteres annehmen werde. Ich verweise nur auf die Abstimmung vom letzten Sonntag in Zürich über die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern.

Begründete und gleichwiegende Argumente können dafür und dagegen angeführt werden, was die Popularität oder die Unpopularität betrifft. Eines ist aber sicher: Ein relevanter Teil der öffentlichen Meinung würde und wird dagegen sein. Die separate Volksabstimmung über den Bundesbeschluss A bzw. über die Bundesbeschlüsse C und D, und zwar gemäss dem Vorschlag der Finanzkommission, ist bei weitem nicht ein sicheres Mittel, um zu vermeiden, dass sich die Oppositionen kumulieren. Schon die Tatsache, dass sich eine breite und konfuse Diskussion über die Autobahnvignette bei starker Opposition entfachen wird, würde kein günstiges Klima für die Finanzvorlage im allgemeinen schaffen. Ich habe von einer konfusen Diskussion gesprochen. Herr Kollege Albrecht, Sie haben hier bereits das Gesetz erläutert, als ob Sie in Ihrer juristischen Bibliothek schon einen Kommentar über das Vignettengesetz hätten. Das ist Ihr Konzept, aber in der Vorlage der Finanzkommission haben wir nur einen allgemeinen Auftrag, nur eine Kompetenznorm. Wir wissen, dass unser Volk keine allgemeinen Aufträge will, keine Kompetenznormen. Unser Volk will wissen, wie das Gesetz aussehen wird. Sie haben Ihr Konzept dargelegt. Andere Volksvertreter werden andere Konzepte, andere Begriffe, andere Detailnormen anführen usw. usw. Bis im Februar oder Mai werden wir sicher nicht über ein Konzept, das die Detailvorschriften betrifft, verfügen.

Die Bundesfinanzreform ist bereits stark überladen. Was wir dringend brauchen, ist eine Strukturänderung, eine Systemänderung, wie von mehreren Seiten im Rat betont wurde. Auch Herr Kollege Schmid-St. Gallen hat nur ganz schwache Argumente den fundamentalen Überlegungen von Herrn Letsch entgegenhalten können. In drei oder vier Monaten wird die politische und wirtschaftliche Landschaft so aussehen, dass es sich empfiehlt, die Einführung der Mehrwertsteuer unter dem Stichwort «Konjunkturpolitik» zu präsentieren. Die bereits überladene Finanzvorlage durch den Autobahnvignettenbeschluss weiter zu belasten, ist politisch kaum zu verantworten.

Eine dritte und letzte Bemerkung: Die Nationalstrassenrechnung sieht gar nicht schlecht aus. Herr Kollege Biel hat in der Finanzkommission die Vertreter der Verwaltung gefragt, wie lange es noch gehe, bis der Vorschuss der Eidgenossenschaft für den Nationalstrassenbau abbezahlt sei. Herr Kollege Biel hat selber dann die Feststellung gemacht, dass es sich um eine lange Zeitperiode handeln werde.

Es wird sich also inskünftig die Frage einer Neuordnung des Treibstoffzollzuschlages stellen. Wenn wir jetzt eine zweckgebundene Autobahngebühr einführen, dann präjudizieren wir die Neuordnung des Treibstoffzollzuschlages. Meines Erachtens sollte die Einführung von Autobahngebühren im Rahmen der Prüfung der GVK und mit Rücksicht auf die Ordnung des Treibstoffzollzuschlages zur Diskussion stehen. Herr Kollege Albrecht: Die Einführung von Autobahnvignetten ist noch nicht reif, wie übrigens die ausführliche Diskussion in der Kommission Schatz bewiesen hat. In dieser Kommission herrschte keine Einstimmigkeit. Die Probleme sind in dieser Kommission ungelöst geblieben, wie dies Herr Kaufmann bestätigen könnte.

Die Argumente gegen Autobahnvignetten möchte ich unter den folgenden Stichworten zusammenfassen: «administrative Schwierigkeiten», «Erhöhung des Personals», «Verkehrsstockungen an den Grenzübergängen», «kontraproduktive Folgen für den Tourismus». Unser Kollege Delamuraz hat gestern diesbezüglich sehr gute Ausführungen gemacht; ich könnte weitere Argumente gegen die Autobahnvignette entwickeln. Es ginge um wichtige, aber nicht um wesentliche Argumente. Das Hauptgewicht meiner Opposition liegt anderswo, und zwar – ich fasse zusammen – in der Umgehung der Vernehmlassungspflicht und in der Tatsache, dass man eine bereits überladene Finanzvorlage zu stark mit kontraproduktiven politischen Folgen belasten würde. Aus den erwähnten Gründen empfehle ich Ihnen, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Hürllmann: Während der viertägigen Debatte über die Finanzvorlagen A und B und nach der gestrigen spektakulären Absetzbewegung kam mir das bissige Wort des alten Decimus Junius Juvenalis in den Sinn: *Difficile est satiram non scribere*. Es braucht Ueberwindung, die fällige Satire nicht zu schreiben. Was wir vorläufig zustande gebracht haben, ist keine Finanzreform mehr. Der Budgetausgleich wird aufgegeben. Das Opfer der Einführung der Mehrwertsteuer ist damit zum voraus um die Hauptwirkung gebracht, um derentwillen wir es bisher dem Volk als notwendig und heilsam darstellten. Bei einem geringen weiteren wirtschaftlichen Rückschlag würden die Staatsdefizite – trotz unserer Flickarbeit – über die heutige Höhe hinaus ansteigen und das penible Felischen um die Finanzquellen müsste von neuem beginnen. Wie der Stimmbürger eine solche Pseudofinanzreform aufnehmen wird, ist ohne grosse Prophetengabe vorauszusehen. Er wird sie uns wohl erneut vor die Füsse werfen.

Die Mehrheit der erweiterten Finanzkommission ist sich offenbar des Ungenügens ihrer Vorschläge bewusst; deshalb sucht sie, diese mit zwei Zusatzoperationen wieder etwas anzureichern. Ich habe vernommen, dass sie die neuen Verfassungsbestimmungen, welche mit den Vorlagen C und D zur Diskussion gestellt sind und die auf eine unheilvolle Vermengung von Fiskalpolitik und Verkehrspolitik hinauslaufen, sozusagen in der letzten halben Stunde ihrer Beratungen fabriziert hat. Man sieht es ihnen an. Ich empfehle Ihnen, den Bundesbeschluss C im Sinne des Antrages der Kommissionsminderheit abzulehnen. Die Zustimmung der Räte zu dieser oberflächlichen Improvisation würde – entgegen den hier vorgetragenen Beschwichtigungsversuchen ihrer geistigen Väter – die Auflösung des ausgewogenen Gesamtergebnisses der Arbeiten der GVK-Kommission in isolierte Einzelteile einleiten und dieses, wegen der damit auf unbestimmte Zeit verbundenen Diskriminierung wichtiger Interessengruppen, des bisherigen geschlossenen Konsenses berauben. Ohne dadurch das Flickwerk der Finanzreform wesentlich aufpolieren zu können, will man uns also zumuten, die eigentliche Lösung der anstehenden Hauptprobleme der Verkehrspolitik, welche den Staat Ihrerseits jedes Jahr mit Milliarden belasten, aufs Spiel zu setzen. So geht es nicht: Denn wenn auch einerseits die Realisierung aller GVK-Vorschläge auf Gesetzesebene und im organisatorisch-technischen Bereich des Verkehrssystems viele Schritte und einen langen Zeitaufwand erfordern wird, ist andererseits der Uebergang zu einer wirklichen integrierten Gesamtverkehrspolitik ohne die rasche Beseitigung der bisherigen sektoriellen Zersplitterung auf der Verfassungsstufe und ihre Ersetzung durch eine kohärente und umfassende Neuregelung weder sachlich noch rechtlich noch politisch möglich.

Die verfassungsrechtlichen Vorschläge der GVK-Kommission sind deshalb ein in sechsjähriger Arbeit sorgfältig entwickeltes Ganzes. Diese sehen – wie Sie bereits gehört haben – ebenfalls eine Kompetenz des Bundes vor, für gesteigerten Gemeingebrauch und zur Deckung der Infrastrukturkosten der Strasse von den Benützern Gebühren zu erheben. Die GVK-Kommission hütet sich aber davor, in der Verfassung eine einzelne Gebührenart ausdrücklich zu

nennen, um sich jederzeit auf die tatsächlichen Gegebenheiten ausrichten zu können. Unter normalen Verhältnissen hält sie das bisherige bewährte System der periodisch anzupassenden Treibstoffzollzuschläge für die beste Lösung, um Kostenunterdeckungen auszugleichen. Genügen die Zuschläge eines Tages nicht mehr, weil einer weiteren Erhöhung zwingende Gründe entgegenstehen, ist die allgemeine, voll leistungsfähige, nach Fahrzeugkategorien gestaffelte Autobahngebühr nach ausländischem Muster jeder andern Methode vorzuziehen. Erst als letzte Reserve, wenn alle andern Stricke reissen, käme in unserer Betrachtungsweise auch die Einführung einer Vignette in Frage.

Die Mehrheit unserer erweiterten Finanzkommission will nun aber mit einem neuen Absatz 2 zum heutigen Artikel 37 BV ausgerechnet diese Vignettenlösung allein vorziehen und sie *expressis verbis* im Grundgesetz verankern. Man garniert so unsere ohnehin stark strapazierte Verfassung mit einem skurrilen Einzelausdruck, dessen Sinn nach dem Brockhauslexikon in deutscher Sprache «Weinrankenzerat» bedeutet. Der vorgeschlagene Text ist überdies widersprüchlich. Was heisst «allgemeine Benützungengebühr», wenn darunter bloss die Autobahnvignette verstanden werden soll? Gleich wie die GVK will die Mehrheit unserer Kommission, nach dem Wortlaut ihres Antrages, die Vignettengebühr nur bis zur vollen Deckung der Strassenkosten erheben. Weshalb soll dann aber dieses Teilproblem vorweggenommen werden, nachdem gemäss der amtlichen Kategorienrechnung heute noch die meisten Personenwagentypen und die Personenwagen als Gesamtheit – entgegen der anderslautenden Behauptung von Kollega Kaufmann – eine deutliche Ueberdeckung dieser Kosten ausweisen und daher nach dem erwähnten Verfassungstext vorläufig überhaupt nicht zur Kasse gebeten werden könnten? Offenbar meint man es aber anders, als man schreibt. Alle diese Unklarheiten spiegeln die grosse Unsicherheit wider, die in der Vignettenfrage noch herrscht. Sowohl über die Höhe der Einzelgebühr wie auch über den Bezückerkreis, die Vertriebsorganisation, die Kontrollprobleme, den effektiven Ertrag und seine Aufteilung, die Nebenwirkungen usw. gehen die Meinungen weit auseinander. Eines aber ist unbestritten: Die Vignette ist von Arm und Reich, vom «Deux-chevaux» wie vom Mercedes, vom gelegentlichen Sonntagsfahrer wie vom täglichen Autobahnbenützer, vom In- und Ausländer zum gleichen Preis zu erwerben. Diese bestechende Einfachheit macht in den Augen Ihrer Befürworter ihren Hauptvorteil aus.

Sind Sie sich aber bewusst, dass Sie damit allen Grundsätzen der Steuergerechtigkeit, die hier in den letzten Tagen so hoch gepriesen wurden, widersprechen würden? Ich wundere mich, dass ausgerechnet die Sozialdemokraten und Christlichdemokraten (Heiterkeit und Unruhe) besonders intensiv für ein derart grobschlächtiges, undifferenziertes und ungerechtes Abgabensystem eintreten können. Da hat Herr Muret die Realität besser begriffen und erfasst. Glauben Sie deshalb ja nicht, dass der Beifall der Stammtischrunden andauert, wenn Sie die Vorteile der Vignette einmal in der Praxis beweisen müssen.

Darf aber wenigstens ein überwältigendes finanzielles Ergebnis erwartet werden? Liegt das Geld tatsächlich auf der Strasse? Ich warne Sie vor Illusionen. Es gibt in diesem Saale niemand, der mit einer sicheren Rechnung beweisen könnte, dass der Ertrag der Autobahnvignetten im heutigen Zeitpunkt die direkten und indirekten negativen Auswirkungen tatsächlich aufwiegen wird. Auch Kollege Albrecht kann diesen Beweis nicht antreten. Es müsste Sie doch etwas stutzig machen, dass von den übrigen 150 Staaten dieser Erde, unter denen sich auch einige befinden, die ärmer sind als die Schweiz, noch keiner auf diese angebliche Patentidee verfiel, mittels Vignetten das Geld auf der Strasse aufzulesen. Es gab zwar vor sieben Jahren einmal eine europäische Regierung, die, ähnlich wie unsere Kommissionsmehrheit, in finanzpolitischer Verlegenheit improvisiert die Autobahnvignetten beschloss. Sie sah so-

fort ein, dass das ein Eigengoal wäre, und verzichtete auf den Vollzug, obwohl es kein Land mit einer auf die Sympathie der Ausländer angewiesenen Fremdenindustrie und auch kein Land mit einem harten Franken war.

Dem vorliegenden Bundesbeschluss ist der Kampf auf breiter Front bereits angesagt. Wie hoffnungsvoll es für die Kommissionsmehrheit diesbezüglich aussieht, können Sie, wie hier bereits unterstrichen wurde, am sonntäglichen Abstimmungsergebnis über die Erhöhung der Automobilsteuern im Kanton Zürich ablesen. Auch der Automobilist ist ein Mensch, im Landesdurchschnitt sogar ein sehr einfacher Mensch. Man hat ihm bei der letzten Erhöhung des Treibstoffzollzuschlages um volle 10 Rappen versprochen, dass er nicht mehr weiter geschöpft wird, solange die Erträge der Sonderfinanzierung für die Bundesaufwendungen zugunsten der Strassen genügen. Diese sind dafür heute noch weit mehr als ausreichend. Wollen Sie nun den Start der zweiten Bundesfinanzvorlage auch noch mit dem Bruch von Versprechungen einleiten, die im Zusammenhang mit früheren Fiskalvorlagen abgegeben worden sind? Das Volk anzulügen, rentiert in der direkten Demokratie nie, gar nie!

Folgen Sie also dem Minderheitsantrag und beauftragen Sie damit den Bundesrat, auf die Gebührenfrage im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption zurückzukommen.

M. de Chastonay: Je suis tout de même un peu surpris de constater que la commission élargie des finances de notre conseil propose, sans crier gare, la vignette automobile alors que précisément piétinent, depuis quelque temps déjà, les travaux de la commission de notre conseil chargée d'étudier l'initiative parlementaire tendant à introduire les péages sur les autoroutes. En effet, je dois rappeler que la commission, dirigée par M. Kaufmann, a tenu plusieurs séances, a procédé à diverses auditions, a pris connaissance de divers avis d'experts tout en devant digérer de nombreux rapports et statistiques. Et si cette commission n'est pas encore entrée dans la phase finale de ses travaux, la raison en est que le problème de l'introduction, dans la constitution fédérale, de la base légale créant le péage de la vignette automobile, n'est pas encore assez mûr pour être débattu ou décidé. En effet, de nombreuses questions se posent à propos de cette vignette. Tout d'abord, il semble que l'on soit très loin des 400 à 600 millions de revenus annoncés dans les projets de péage déposés en 1973 et en 1976.

Il semble également que les ressources disponibles affectées à la construction des routes nationales dépassent de beaucoup les crédits de construction annuellement libérés: 1,4 milliard disponible contre 1 milliard de crédits utilisés ces dernières années.

Certains milleux, à juste titre, comprennent mal que l'automobiliste suisse ou étranger, qui paie déjà des taxes importantes sur les carburants qu'il consomme (57 centimes le litre) ait encore à passer à la Caisse fédérale en devant s'acquitter d'une vignette dont on peut d'ores et déjà relever que la procédure de perception et surtout de contrôle sera fort compliquée et tracassière. Et là où d'autres pays consentent à des droits de péage privilégiés ou réduits pour l'utilisation d'un réseau complet et étendu d'autoroute (pensez ici aux tarifs de faveur consentis aux étrangers sur les autoroutes italiennes, pensez aux bons d'essence à prix réduit délivrés par l'Italie), on entend prélever chez nous une dîme et une surtaxe complémentaire pour l'usage de sections ou de tronçons d'autoroute que certains, dans certains régions périphériques du pays, entendent encore remettre en cause. J'aimerais faire allusion ici aux déboires de la route nationale 9 valaisanne et j'aimerais également évoquer les tribulations que connaît actuellement la route nationale 6, le Rawyl.

Il y plus. La création de la vignette automobile est annoncée au moment où l'on présente au peuple un nouveau paquet financier, paquet que ce dernier peuple a refusé en juin 1977. Cette annonce survient aussi au moment où le franc suisse connaît une énorme réévaluation par rap-

port aux autres monnaies. Cette coïncidence ne va certainement pas inciter les touristes motorisés étrangers à fréquenter plus notre pays et nos stations. Il est à craindre que va très sérieusement se figer l'image de marque de notre pays, «terre d'accueil touristique», lorsque, préablement à la traversée de nos riantes contrées, l'étranger devra passer à la caisse et bourse délier.

Ces brèves considérations m'amènent à penser que le bateau fiscal de la TVA et de la réforme de l'imposition directe est suffisamment chargé pour ne pas l'embarasser encore du poids lourd supplémentaire de la vignette automobile qui va poser de délicats problèmes de politique intérieure, d'autant plus que les diverses régions helvètes sont fort inégalement servies en matière d'autoroutes ou de percées alpines.

De ce fait, elle ne paraît pas très réaliste l'intention qui veut obtenir un nouveau consentement populaire à la TVA et à l'impôt fédéral direct alors même que ce paquet financier est encore assorti de son emballage «vignette automobile». Cette politique paraît d'autant plus aléatoire qu'on ne remplit pas des caisses vides avec une fiscalité dont l'impact psychologique, ajouté à sa portée financière, risque fort de précipiter son échec devant le peuple souverain. Et à notre désir d'assainissement indispensable des finances fédérales, il faut vraiment opposer un projet de recettes susceptible de capter une large adhésion populaire. A ce sujet, la création d'une vignette automobile, lancée en vrac à notre intention, va nous éloigner fort de cet objectif et la récente expérience du canton de Zurich, ce dernier week-end, devra inciter véritablement à une meilleure réflexion quant à l'opportunité de la création de cette nouvelle taxe.

Je m'opposerais donc, pour conclure, à l'entrée en matière sur cet objet tant que tous les aspects de cette fiscalité nouvelle n'auront pas été soigneusement étudiés et soupesés, tout en suggérant au besoin à la commission élargie des finances d'aller peut-être jeter un coup d'œil sur l'abondant dossier que, bien avant le début de ses travaux, la commission de notre Conseil sur le péage autoroutier a constitué. Le cas échéant, il ne serait peut-être pas inutile, ainsi qu'on l'a déjà objecté à diverses reprises à cette tribune, de relire les considérations du volumineux rapport sur la conception globale des transports.

Allgöwer: Nachdem Herr Hürlimann eindrücklich gesprochen hat und ich mit seinen Argumenten einiggehe, kann ich mich auf ganz wenig beschränken.

Das erste: Es ist nicht nur das Beispiel in Zürich passiert, sondern es ist in Bonn bereits eine Diskussion in Gang gekommen über die Autobahngebühren. Da schreibt die «Frankfurter Allgemeine», die grossen Verbände der Automobilisten hätten bereits absolute Ablehnung angekündigt. Sie sagen, wenn ein Verkehrsminister in Deutschland Zukunft haben wolle, dann dürfe er nicht einmal Untersuchungen über die Autobahngebühren durchführen. Ich glaube, diese klare Stellung werden auch unsere Autoverbände einnehmen.

Das zweite: Ich habe langsam das Gefühl, dass wir den Spruch von Wilhelm II. «Viel Feind, viel Ehr!» uns zu eigen machen. Wenn wir in der normalen Steuergesetzgebung nicht vorwärtskommen, dann suchen wir eben überall nach Möglichkeiten, diese Löcher zu stopfen. Dieses Suchen nach Ersatz ist grundsätzlich abzulehnen. Wir haben das mit einer Luxussteuer usw. bereits getan, und die Vorlage, die wir ja nicht befürworten, ist gefährdet.

Das dritte – ich möchte mich an Herrn Kaufmann wenden –: Er hat hier doziert, als ob er der einzige Vertreter des Volkes wäre und hat gesagt: «Das Volk wird das und das machen, das Volk wird das machen.» Wer von uns ist denn legitimiert, von dem Volk zu sprechen? Herr Kaufmann, Sie erinnern sich an die motorfreien Sonntage, an die Albatros-Initiative, an die Hochschulförderung usw., bei denen jeweilen eine Ja-Mehrheit vorausgesagt wurde – doch das glücklicherweise nüchterne Schweizervolk sagte nein!

Der vierte Punkt: die Vignetten. Wir müssen jetzt nicht über Pro und Kontra reden, sondern nur über die Zusatzbelastung, auf die Herr Barchi und andere schon aufmerksam gemacht haben. Wer heute für die Vignetten stimmt, muss sich klar sein, dass er damit gegen die Finanzvorlage stimmt. Daher verstehe ich die Sozialdemokraten, die für die Vignetten sind und damit gegen die Vorlage wirken und ihr Nein verstärken. Wir dürfen jetzt nicht das eine mit dem andern verwischen. Deshalb bitte ich Sie, den Minderheitsantrag anzunehmen.

Bretscher: Aus den Ausführungen von Kollege Kaufmann haben Sie gestern gehört, dass ich schon vor Jahren einen Vorstoss zur Einführung von Autobahngebühren und für eine zusätzliche Belastung des Schwerverkehrs unternehmen habe. Nachher hat Kollega Albrecht mit einem Postulat und Kollega Schatz mit einer parlamentarischen Initiative nachgedoppelt. Das Problem ist also nicht neu und längst bekannt.

Die nationalrätliche Kommission, der ich auch angehöre und die aufgrund dieser Initiative gebildet wurde, hat nach einer Sitzung sich vertagt, bis die Ergebnisse der GVK vorliegen.

Was bringt nun die Gesamtverkehrskonzeption? Nach sechsjährigen Beratungen lässt sie die Frage der Gebührenerhöhung offen. Wenn wir jetzt nichts unternehmen, wird die ganze Angelegenheit nur weiter hinausgeschoben und kein Entscheid gefällt. Ich möchte doch auf den blauen Bericht hinweisen, der Stellung nimmt zu dem heutigen Geschäft, wo immerhin vermerkt ist, dass die vorgesehenen Vignetten einen jährlichen Nettoertrag von zirka 230 Millionen Franken erbringen, was sicher kein Pappenstiel für eine leere Bundeskasse ist. Im Gegensatz zu Kollega Eng und auch zu Kollega Hürlimann glaube ich nicht, dass wir mit den beiden zusätzlichen Beschlüssen die Abstimmung über die Bundesfinanzen gefährden. Das Gegenteil wird der Fall sein. Anlässlich verschiedener Vorträge zur letzten, gescheiterten Finanzvorlage wurde mir, aber auch andern Kollegen, immer wieder der Vorwurf gemacht, der Bund hätte noch andere Finanzquellen; wir sollten doch endlich die Autobahn- oder Tunnelgebühren einführen, wie sie das Ausland kenne. Es ist ja so, fährt er ins Ausland, so zahlt auch der Schweizer überall die verlangten Gebühren, sei es in Oesterreich, in Italien, in Frankreich, Spanien, Portugal, England; und selbst in den Vereinigten Staaten wird man immer wieder zur Kasse gebeten. Auch in Deutschland zahlen unsere Car- und Lastwagenbesitzer wesentliche Gebühren, während umgekehrt alle Ausländer unsere teuren Strassen und Tunneln gratis und franko benutzen und mit ihren Cars und Lastwagen befahren können. Auf meinen seinerzeitigen Vorstoss im Jahr 1970 hat mir Bundesrat Celio seinerzeit erklärt, die Ausländer bezahlen ihren Anteil mit ihrem in der Schweiz getankten Brennstoff, der die Zollzuschläge enthalte. Dies hatte aber nur so lange seine Gültigkeit, als der Benzinpreis in der Schweiz nicht höher als im Ausland lag, was schon lange nicht mehr der Fall ist, besonders jetzt mit dem teuren Schweizerfranken. Wenn in absehbarer Zeit auch noch der teure Gotthardtunnel eröffnet wird, so fahren die Ausländer mit gefülltem Tank noch vermehrt gratis mit ihren Personenwagen und Lastenzügen durch unser Land. Wir haben als Geschenk vermehrte Immissionen durch Abgase und Lärm und bringen unsere SBB durch den Wegfall der Verladegebühren und den vermehrten Lastwagenverkehr auf der Strasse noch vermehrt in die roten Zahlen. Ich habe dieses Problem in meiner Interpellation vom Jahre 1970 aufgegriffen, und hören Sie, was damals Bundesrat Celio dazu gesagt hat, ich zitiere: «Nicht ganz gleich gelagert ist die dritte Frage des Interpellanten, die auf eine Belastung des ausländischen Schwerverkehrs abzielt. Der Bundesrat ist sich bewusst, dass insbesondere mit der Inbetriebnahme des Gotthardtunnels sich über die Alpen-transversale ein reger internationaler Transitverkehr abwickeln könnte. Wir riskieren damit, dass der ausländische Schwerverkehr auf unsern Strassen stark zunimmt und die

Kapazität unserer Strassen herabsetzt. Dies läge weder im Interesse des eigenen Strassenverkehrs noch des Tourismus. Von noch grösserer Tragweite ist, dass infolge unseres Diesellohpreises die Tendenz besteht, den Tank im Ausland und nicht in der Schweiz zu füllen. Damit werden unsere Strassen von ausländischen Lastwagen befahren, ohne dass sie etwas an die Finanzierung unseres Strassennetzes beitragen. Eine solche Situation ist unbefriedigend. Der Bundesrat erachtet dieses Problem als wichtig, und er ist bereit, sich dieser Frage anzunehmen.»

Was ist seither passiert? Ich behaupte: nichts oder nicht viel. Ich finde es auch richtig, dass mit der Belastung des Schwerverkehrs eine gesamtschweizerische Lösung gesucht wird. Wir hatten ja letzthin im Kanton Zürich eine kantonale Vorlage, die das gleiche einführen wollte, die aber mit der Vignette absolut nichts zu tun hatte; sie wurde bachab geschickt, weil nach der Annahme in unserem sogenannten finanzstarken Kanton die Gebühren für Lastwagen doppelt soviel wie in finanzschwachen Nachbarkantonen betragen hätten. Das war der Hauptgrund für die Ablehnung dieser Vorlage.

Ich komme zum Schluss. Ich möchte Ihnen empfehlen, im Interesse der Sicherstellung unserer Bundesfinanzen den beiden zusätzlichen Vorlagen zuzustimmen. Ich kann Ihnen bekanntmachen, dass die Fraktion der SVP einstimmig für die Autobahnvignette und grossmehrheitlich für Einführung der Schwerverkehrssteuer stimmt.

Flubacher: Ich bin eigentlich erschrocken ob soviel Naivität, wie sie bei der Finanzkommission respektive bei deren Mehrheit zum Ausdruck gekommen ist. Es ist doch die Elite dieses Rates in der Finanzkommission vereinigt, und Eliteleute sollten auch Fingerspitzengefühl haben, wieviel es auf einmal vertragen kann, vertragen mag. Man kann sagen: Es ist ehrlicher, man sagt jetzt gerade, was in den nächsten Jahren noch alles aufgedoppelt wird, damit der Bürger von Anfang an dazu Stellung beziehen und dann alles miteinander bachab schicken kann. Man kann aber auch sagen: Wir machen das eine, das ist die Bundesfinanzreform mit der Mehrwertsteuer, und gehen dann in eine zweite Runde, ohne die Mehrwertsteuer damit zu belasten. Man hat ja Unterlagen über das Problem der Vignetten bekommen. Es ist noch nicht soweit abgeklärt, dass sie eingeführt werden könnten. Ich habe selbst das Postulat Albrecht seinerzeit unterschrieben. Ich bin der Meinung, wenn unser Frankenkurs noch weiter nach oben klettert, muss irgend etwas gemacht werden, damit die Ausländer überhaupt noch etwas für unsere Strassen bezahlen. Ob das die Vignette ist oder ob es andere Möglichkeiten gibt, muss nach meiner Auffassung noch gründlicher abgeklärt werden. Ich persönlich bin der Meinung, eine Vignette sollte dazu dienen, den öffentlichen Verkehr – mindestens teilweise – aus dem Schlamassel herauszureissen. Ich bin bereit, eine Gebühr als Anerkennung dafür zu bezahlen, dass mir die SBB jederzeit einen Sitzplatz auf der gleichen Strecke, die ich mit dem Auto fahre, zur Verfügung stellen. Dazu bin ich bereit, und dazu sind sicher viele Autofahrer auch bereit. Ich mache mir aber gewisse Überlegungen: Die Visitenkarten sind nicht mehr so begehrt, wie sie vielleicht früher waren; sie werden nicht mehr soviel gebraucht. Aber ich bin der Auffassung, wenn heute ein Ausländer in die Schweiz kommt und mit einer Visitenkarte an der Grenze begrüsst wird, die ihn gleich noch 30 Franken kostet, so macht er sich gewisse Überlegungen über unser Fremdenverkehrsland. Ich bin eigentlich enttäuscht, dass man nun die Frontalkonfrontation mit den Automobilverbänden nicht vermeiden will. Ich bin der Meinung, man hätte zuerst von Bundesseite her mit den Automobilverbänden sprechen sollen. Ich habe letztes Jahr abgewendet, dass ein grosser Automobilverband bereits vorzeitig gegen die Vignette Stellung bezogen hat. Die Stellungnahme dagegen wird kommen, dann haben Sie finanzkräftige Verbände, die die Finanzordnung beerdigen helfen! Man muss das Mögliche machen, das Mögliche sehen, und ich möchte Sie bitten, da die Grenzen zu

sehen und auch dem Volk einmal zu sagen, dass man mit diesen Vignetten die miserable Lage unserer Landesfinanzen nun einfach nicht wesentlich verbessern kann. Ich befinde mich in einem Zwiespalt, Sie haben das gemerkt. Ich bin der Meinung, man sollte noch etwas Geduld haben und noch etwas zuwarten.

Noch eine Bemerkung zum Schwerverkehr. Ich bin der Auffassung, dass der Ueberlandverkehr, langfristig gesehen, kostendeckend werden muss. Er muss aus Konkurrenzgründen gegenüber den Bahnen kostendeckend sein. Aber da kommt das andere Problem: Es geht um Hunderte von kleinen Einzelexistenzen, es geht nicht nur um die paar grossen Transportunternehmungen. Diese Einzelexistenzen werden einen Einfluss auf eine eventuelle Abstimmung haben. Auch da braucht es Fingerspitzengefühl, auch da erwarte ich, dass der Bundesrat mit diesen Verbänden zusammensitzt und eine gut schweizerische Lösung auszuhandeln versucht, die im Interesse des gesamten Landes liegt und nicht im Interesse einer heute erzwungenen Vignettengebühr, die gesamthaft gesehen zu ungunsten Auseinandersetzungen führt und, neben der Opposition der Sozialdemokraten, noch sämtliche Opponenten auf den Plan rufen wird aus all diesen Verbänden, die dagegen anrennen werden. Seien wir vernünftig, bringen wir diese Finanzvorlage, diskutieren wir nächstes oder übernächstes Jahr über die Frage der Vignetten und der Schwerverkehrsbelastung, unabhängig von der Finanzvorlage.

Begrüssung – Bienvenue

Le président: Je salue avec déférence une délégation du Parlement du Bade-Wurtemberg qui se trouve en voyage d'études dans notre pays.

(Applaudissements)

M. Aubert: On a toujours quelque vergogne à parler dans le même sens que les orateurs précédents. Mais je dois m'exprimer maintenant au nom du groupe libéral et évangélique. J'ai oublié d'annoncer cela hier soir, je rattrape mon retard aujourd'hui. Le groupe libéral et évangélique vous propose de vous associer à la minorité et de refuser l'entrée en matière sur les projets C et D.

Le peuple est pour la vignette, disait M. Kaufmann. Le peuple est contre la vignette, disait M. Delamuraz. Preuve qu'il y a au moins deux peuples en Suisse. C'est peut-être ce qui rend notre politique difficile. Personnellement, je serais plutôt du peuple de M. Kaufmann. Et je dois dire que, dans le groupe libéral et évangélique, plusieurs de mes collègues sont, eux aussi, intéressés par l'idée de la vignette. Mais nous sommes unanimes à dire: «Pas comme cela et pas maintenant.»

D'abord pas comme cela. Une préparation hâtive, une improvisation dont M. Hürlimann disait qu'elle était superficielle, l'anticipation partielle et, par conséquent, malheureuse du grand débat sur la conception globale des transports, tout cela a été dit hier et dit excellemment. Nous ajouterions à cela nos petits scrupules de juriste. Nous sommes en présence d'une proposition de la commission qui ressemble fort à une initiative parlementaire et nous nous demandons si les règles de la loi sur les rapports entre les conseils ont bien été observées en l'espèce.

Pas maintenant, c'est le point essentiel. Le groupe libéral et évangélique trouve inopportun, voire intempestif, de combiner la TVA avec l'introduction d'impôts sur la circulation routière. On a beau nous dire que ces projets seront distincts, que les citoyens pourront voter différemment sur les uns et les autres, accepter les uns, refuser les autres. Nous craignons fort que le voisinage de la vignette ne porte ombrage à la TVA. Nous sommes convain-

cus que tout sera pris comme un paquet – on a abondamment usé du terme – et que la mauvaise humeur qu'une certaine partie du paquet provoquera dans la population rejallira sur les autres. Nous ne voulons pas que la vignette contribue à tuer la TVA. Nous sommes prêts – je le dis à M. Kaufmann et à M. Albrecht – nous sommes prêts à nous battre un jour pour la vignette. Nous sommes prêts même à être battus sur la vignette, mais nous trouverions déplorable d'être battus sur la TVA à cause de la vignette. Et c'est pareil pour les camions. Voilà pourquoi nous sommes résolument contre les projets C et D.

Naturellement, après cela, il ne reste pas grand-chose. Mais je crois que les débats de cette dernière semaine s'éclaireraient, si nous convenions qu'il y a dans cette salle deux camps, qui parlent de sujets différents, dans des langages différents. Il y a, d'un côté, ceux qui se contentent d'un petit projet. Il y a, de l'autre, ceux qui veulent un grand projet. Il y a, d'un côté, ceux qui demandent simplement une révision technique de l'impôt; il y a, de l'autre, ceux qui, avec plus d'ambition, veulent une vraie réforme des finances.

Qu'est-ce que c'est qu'une simple révision technique de l'impôt? Au fond, elle tient en trois ou quatre points. Premièrement, substitution de la TVA à l'impôt sur le chiffre d'affaires. Deuxièmement, correction de la progression à froid. Troisièmement, suppression des limites de durée pour l'impôt direct et l'impôt indirect; on n'en a guère parlé, mais le point est important. Quatrièmement, fixation durable, dès 1980, du taux de 35 pour cent de l'impôt anticipé. Voyez, cela est technique, c'est un aménagement, cela ne suffit pas pour rétablir l'équilibre des comptes de la Confédération.

Que serait une vraie réforme des finances? Une vraie réforme des finances, ce serait un ensemble de mesures destinées à fournir des ressources substantielles à la Confédération et à répartir le plus équitablement possible la charge de ces impôts entre les contribuables. On peut, là, penser aux banques, à la circulation routière.

Or voici ce qui nous paraît capital: nous sommes convaincus que la vraie réforme des finances passe par une révision technique et nous sommes également convaincus que cette révision technique doit se faire avant la réforme des finances.

Pourquoi avant? Pourquoi pas en même temps? Parce que nous croyons que le peuple suisse ne désire pas traiter ces deux questions ensemble. Vous vous rappelez ce qu'un ancien président des Etats-Unis, M. Johnson, disait d'un de ses successeurs: «C'est un homme simple. Il ne peut pas faire deux choses à la fois. Par exemple, il ne peut pas, en même temps, marcher et mâcher de la gomme.» Eh bien, c'est pareil pour le peuple suisse. Il ne peut pas ou, en tout cas, il ne veut pas se prononcer à la fois sur une révision technique et sur une vraie réforme des finances.

Il l'a prouvé le 12 juin 1977. Qu'avons-nous fait ce jour-là? Nous avons proposé, d'une part, le passage à la TVA et, d'autre part, un véritable effort financier, le saut à 10 pour cent. Nous avions probablement raison, nous étions fondés à le faire, mais cela a raté. Nous avons perdu, nous devons en tirer la conséquence. Nous devons diviser maintenant en deux morceaux celui qui a paru trop gros pour être avalé d'un coup.

Conclusion: Nous avons le temps de faire la révision technique en 1979, nous n'avons pas le temps de faire la vraie réforme des finances. A chaque année suffit sa peine.

J'aimerais dire encore quelques mots à mes collègues du groupe socialiste. Vous êtes pour la TVA, nous l'avez dit, vous l'avez montré l'an dernier. Nous sommes, dans cette assemblée, presque tous pour la TVA. Alors, aidez-nous donc à la faire passer, toute nue, avec un taux très bas. Et sans conditions préalables. De toute façon, vous aurez un deuxième temps après. Vous aurez la réforme des finances et c'est à ce moment-là que vous pourrez proposer votre programme.

Je ne veux pas tomber dans la rhétorique. Je ne veux pas vous dire qu'au-dessus des querelles de partis, nous devons nous soucier de l'intérêt de notre pays. Pourtant, il me paraît évident que la situation financière actuelle de la Confédération est malsaine et que nous devons prendre, sans tarder, des mesures pour l'améliorer.

Je ne veux pas non plus vous dire ce qui est utile à votre parti. Cela, c'est votre affaire, c'est votre stratégie, mais je ne peux pas m'empêcher de faire une observation en passant. On se fait peut-être des idées fausses sur les rapports entre les référendums et les élections. Je suis profondément convaincu que les électeurs du mois d'octobre, lorsqu'ils choisissent des partis et des personnes, prêtent peu d'attention à ce que ces personnes et ces partis ont dit ou fait au sujet des impôts.

Mais il y a une institution qui nous tient à cœur, à vous comme à moi, et que nous devons défendre. C'est le Parlement. Je crains que le Parlement n'embellisse pas son image devant l'opinion publique, si nous ne sommes pas capables de voter un principe, la TVA, sur lequel presque tous les membres de cette assemblée, quand on les prend séparément, déclarent qu'ils sont d'accord.

Oehen: Ich werde mich bemühen, der Empfehlung unseres Präsidenten nachzukommen und ganz kurz zu sprechen. Für uns ist genau dieser Vorschlag, die Vignette und die Schwerverkehrssteuer hier aufzunehmen, das einzig wirklich geniessbare Paket dieser Vorlage. Wer den Puls des Volkes fühlt, der kann wirklich nicht begreifen, dass man heute behauptet, die Vignette würde die Finanzvorlage bodigen; genau das Gegenteil ist wahr, Herr Hürlimann. Wenn am Sonntag im Kanton Zürich die Erhöhung der Strassenverkehrssteuer abgelehnt wurde, ist nicht zu übersehen, dass eine völlig andere Situation vorlag. Bei der Vignette ist die Volksmeinung die, dass es jetzt an der Zeit wäre, den übergrossen Durchgangsverkehr an den Kosten der Strassen auch mittragen zu lassen. Es ist Tatsache, dass wir in der Schweiz den Durchgangsverkehr völlig allein finanzieren. Es ist auch ganz klar, dass jeder, der unsere Schienenstrasse benützt, bezahlt, während alle andern überhaupt nichts bezahlen. Das ist einer der Nachteile unseres kleinen Ländchens, dass eine Benzinfüllung vor Basel durchaus ausreicht, um bis nach Chiasso durchzufahren. Wenn Herr Hürlimann hier eine Philippika gehalten hat, dann schien mir das aus einem verletzten Stolz heraus zu geschehen. Dabei ist ihm ein ganz gravierender Fehler unterlaufen, der ihm als gewiegtem Politiker nicht hätte unterlaufen dürfen. Er hat nämlich erklärt: Nur wenn das ganze Paket der Gesamtverkehrskommission vor das Volk komme, bestehe eine Chance, dieses durchzubringen.

Das widerspricht all unsern Erfahrungen, die beweisen, dass in der Schweiz nur die Politik der kleinen Schritte zum Erfolg führen kann. Es wäre ein erster kleiner Schritt gerade in dieser Hinsicht, wenn man jetzt einmal den Artikel 36 der Bundesverfassung ändern würde, damit wenigstens einmal diese Autobahnvignette eingeführt werden könnte. Ich finde es übrigens nicht richtig, wenn hier so getan wird, als ob die Kommissionsmehrheit vorgeschlagen hätte, dass nur der Nationalstrassenunterhalt aus dem Ertrag der Vignetten finanziert werden dürfte. Durch den Text der Kommissionsmehrheit sind eindeutig die Strassenkosten ganz allgemein anvisiert. Die gesamte Strassenkostenrechnung ist bekanntlich durch die Benzinzollzuschläge nicht gedeckt. Kantone und Gemeinden haben noch gewaltige Steuermittel einzusetzen. Herr Kollege Hürlimann, ich glaube, man sollte hier nicht von Steuergerechtigkeit und ähnlichem zu diskutieren beginnen und den «Deux-chevaux» gegen den Amerikanerwagen ausspielen; es geht hier ganz einfach darum, ob man die Autobahn benutzt oder nicht, ganz egal, ob mit einem grossen oder einem kleinen Fahrzeug. Ich bin der Auffassung, dass jetzt der richtige Moment da ist, um etwas in der richtigen Richtung zu tun, um eine Steuer einzuführen, die der Forderung nach einer modernen Steuerungsmög-

lichkeit gerecht wird. Neue Steuern ohne Steuerungswirkung sind ganz einfach nicht mehr zeitgemäss.

Eine letzte Bemerkung an Herrn Flubacher, respektive an die von ihm zitierten Automobilverbände. Immer wieder wird hier das Schreckgespenst der Automobilverbände an die Wand gemalt. Ich frage: Wer sind denn eigentlich diese Gremien, die da so gross Politik betreiben? Es sind doch oligarchische Manipulationsgremien, die ohne irgendwelche Legitimation durch ihre Mitglieder in die nationale Politik eingreifen. Dagegen verahre ich mich. Ich empfehle Ihnen dringend, den Vorschlag der Mehrheit anzunehmen.

Schatz-St. Gallen: Es ist wohltuend an dieser Debatte: Wir sind für einmal nicht im parlamentarischen Grabenkrieg; die Vignette hat eine junge Mutter und zahlreiche ältere bestandene Väter in diesem Saal. Das ist angenehm. Nun, leider sind hier zwei Probleme vermischt. Wir müssen uns fragen: Ist die Vignette sachlich richtig? Für Leute, die dazu nein sagen, ist das Problem erledigt. Und für jene, die ja sagen, kommt die Frage dazu: kommt der Vorschlag zur richtigen Zeit? Leider kann man die beiden Fragen nicht trennen. Nun, sachlich möchte ich die vielen Argumente nicht wiederholen, nur noch etwas anfügen, das nicht gesagt worden ist.

Zunächst etwas: Herr Hürlimann, oberflächlich ist das Problem der Vignette nicht geprüft worden. Wir haben in unserer Kommission Belgen von Papieren, die Sie auch kennen. Die technischen Probleme sind abgeklärt. Es bestehen Meinungsverschiedenheiten, ob es so geht oder nicht, aber die werden natürlich immer bestehen, bis man es versucht hat. Aber ich bin vollkommen überzeugt, dass auch ein normales Verfahren mit Botschaft des Bundesrates nichts daran ändern würde, ausser dass auf den heutigen Bericht des Amtes für Strassen- und Flussbau die bundesrätliche Unterschrift gesetzt würde, sonst nichts. Es wurde allerdings kein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Aber auch da, meine Damen und Herren: in der Presse sind alle Argumente für und gegen die Vignetten reichlich nachzulesen. Was die Leute darüber denken, wissen wir. Nun etwas Wesentliches: Die Vignette ist im Moment finanzpolitisch begründet; das ist zuzugeben. Und sie wäre eine Einnahmenquelle, die unsere Volkswirtschaft nicht belastet oder nur ganz unerheblich. Der Ertrag selbst kommt zu 70, 80 Prozent von Ausländern. Nun wurde hier gesagt: Aber sie schadet dem Fremdenverkehr. Darüber kann man diskutieren, aber ich darf Ihnen sagen, dass die zuständigen Spitzenorgane des schweizerischen Fremdenverkehrs, zum Beispiel Herr Kämpfen, der Meinung sind, sie schade nicht. Wegen dieser 30 Franken kommt jeder Ausländer mit einem Ferienbudget von 300 bis 3000 Franken doch in die Schweiz. Auch die zweite Abgabe, die zur Diskussion steht, ist volkswirtschaftlich unbelastend, weil die Schwerverkehrsabgabe wenigstens tendenziell das SBB-Defizit entlastet. Das sind doch wesentliche Argumente. Auch dass Herr Hürlimann noch das soziale Verständnis der Sozialdemokraten und das von uns andern angesprochen hat, ist bei ihm eher merkwürdig. Herr Hürlimann, seit wann können Sie dafür sein, dass man Gebühren noch sozial abstuft? Wollen Sie die Gebühren für das Wasser und die Elektrizität sozial abstufen? Das kann doch nicht Ihr Ernst sein? Der Begriff der Gebühr ist der, dass jeder gleichviel zahlt für eine staatliche Dienstleistung; das gehört dazu.

Nun noch ganz kurz zum Zeitpunkt. Herr Hürlimann ist der festen Meinung – und ich gratuliere ihm dazu –, seine geschlossene Gefolgschaft für die GVK werde durch alle Wogen der Zeit zusammenhalten. Wenn dem so ist, könnte es uns nur freuen, und ich hoffe, dass er dann seine Satire nie selbst schreiben muss, wenn ihm seine Schwerverkehrsanhänger einmal ausscheren; das werden sie ohnehin tun, Herr Hürlimann, und das Vorgehen in kleinen Portionen ist vielleicht doch nicht so ganz abwegig. Es sind getrennte Vorlagen, die an getrennten Sonntagen zur Abstimmung gebracht werden. Es ist zuzugeben, dass einzel-

ne Leute die Probleme vermischen werden; es ist auch zuzugeben, dass – nach meiner Meinung, Herr Aubert – ein grosser Teil des Schweizervolkes der Meinung ist: Bevor wir die Quelle der Vignette ausgeschöpft haben, keine neuen Steuern! Das ist eine positive Wirkung. Ich würde aber schon aus abstimmungs- und rechtsstaatlichen Gründen die Vorlagen auch zeitlich trennen, damit wir diese Vermischung vermeiden können. Soviel Verständnis hat unser Bürger letzten Endes doch.

Es scheint mir manchmal, dass die leitenden Herren der Automobilverbände der Meinung seien, ihre Mitglieder hätten einen Benzinmotor im Kopf statt eines Gehirns. Wir sind natürlich neben Automobilisten, die wir alle sind, auch noch Steuerzahler und Bürger. Wir können wohl unterscheiden zwischen einer ganz bescheidenen Belastung, die uns als Automobilisten trifft, und unseren Interessen als Steuerzahler. Diese Interessen bestehen eindeutig darin, dass wir auch die Ausländer, die unter den heutigen Verhältnissen nichts mehr an unser Strassensystem beitragen – und ein solches Finanzierungssystem ist untragbar –, zu einem Beitrag herbeiziehen. Ich glaube, das sagen wir uns auch als Automobilisten.

Meler Werner: Ich komme an dieses Pult in meiner Eigenschaft als Mitglied der GVK. Es ist ja dort – wie bereits erwähnt – ein einstimmiger Konsens (ohne Enthaltungen) zustande gekommen. Alle GVK-Mitglieder haben mehr oder weniger deutlich das Bekenntnis abgelegt, sich abstinenz zu verhalten, bis die GVK als Ganzes unter Dach sei. Diese GVK ist gewissermassen eine Ehe zwischen Schiene und Strasse.

Es stellt sich heute nun doch die Frage, wie das bereits angetönt worden ist: Wieweit wird eine Gesamtverkehrslösung überhaupt möglich sein und zu welchem Zeitpunkt? Das ist die grosse Frage. Ich glaube, das hat auch sehr stark mitgespielt bei all den Kommissionsmitgliedern, die nun diese Anträge C und D gestellt haben, dass man nun den Versuch unternimmt, die Bundesfinanzordnung mit einer verkehrspolitischen Massnahme zu ergänzen.

Ich verstehe nicht recht, weshalb nun hier wiederholt erklärt worden ist, das sei eine unerhörte Belastung dieser Finanzreform. Bitte, man hat auch andere Komponenten in diese Bundesfinanzreform hineingenommen und gesagt, auch das und das wäre noch ein Steuer- und Einnahmenobjekt. Weshalb soll man den Verkehr hier ausnehmen? Ich erachte es durchaus als logisch, dass dieser Versuch gemacht worden ist.

Ich stelle fest, dass ich an sehr vielen öffentlichen Versammlungen vor diesem 12. Juni letzten Jahres teilgenommen habe. Es ist keine vorbeigegangen, ohne dass einer oder eine Anzahl von Teilnehmern gesagt hat: Weshalb lasst ihr euch nicht etwas Besseres einfallen und holt endlich das Geld dort, wo man es holen kann, nämlich beim Strassenverkehr, also Vignette, Schwerverkehr? Das ist durchaus populär, wobei ich nicht behaupten möchte, das ganze Volk stehe nun geschlossen dahinter. Da wird man ja gegebenenfalls wieder seine Ueberraschungen erleben. Selbst TCS- und ACS-Mitglieder haben mir aber persönlich gesagt: Es wäre schon längst an der Zeit gewesen, eine derartige Vignette – diese Belastung für den Luxus, den wir mit den Autobahnen geniessen – einzuführen.

Kollege Alois Hürlimann hat sein Erstaunen darüber ausgedrückt, dass ausgerechnet die Sozialdemokratische Partei einer – wie er glaubt – unsozialen Massnahme das Wort redet, nämlich einer einheitlichen Vignettengebühr für den «Deux-chevaux» und für den Mercedes. Ich glaube, hier wäre es doch durchaus möglich, eine Abstufung vorzunehmen, nicht, wie Herr Aubert nun gesagt hat, nach sozialen Gesichtspunkten, aber nach dem Verursacherprinzip. Es wäre richtig, dass man ein Riesenvehikel, ein Schwerverfahrzeug, mehr belastet als das kleine Fahrzeug, das dem Arbeitnehmer zur Fahrt zum Arbeitsort und zum Heim dient.

Ich möchte auf einen wesentlichen Punkt im Zusammenhang mit dieser Vignette doch hinweisen. Es ist – wie dies

bereits wiederholt angesprochen worden ist – das Transitproblem, Eröffnung des Gotthardstrassentunnels 1980/81. Wir stehen hilflos und mittellos dieser Entwicklung gegenüber. Wir haben keine Verfassungsgrundlage, wenn diese Transitlinie mit dem Gotthardstrassentunnel geöffnet wird, um uns irgendwie vor der Ueberschwemmung unseres Landes mit ausländischen Fahrzeugen zu schützen. Ich habe unlängst an einer Tagung in München teilgenommen, an welcher Verkehrspolitiker aus den Alpenländern Schweiz/Oesterreich/Bundesrepublik anwesend waren. Ich kann Ihnen sagen: Die Vertreter aus Oesterreich und Bayern waren ganz aufgeregt. Sie erklärten an dieser öffentlichen Veranstaltung: «Es ist unmöglich, dass man uns weiter zumutet, dass riesige Verkehrsströme sich auf der Strasse durch unsere Gebiete hindurchzwängen.» Diese Situation erwartet uns. Wir werden mit der GVK – das kann Alois Hürlimann bestätigen – nicht fertig bis 1981; das geht länger; dann ist der Gotthardtunnel offen, und wir haben überhaupt nichts.

Der Bundesrat hat in seinem Regierungsprogramm erklärt: Wir müssen nun einen Transportkorridor Huckepack errichten, die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das können wir ja gar nicht; wir müssten die Fahrzeuge nämlich gratis oder halbgratis – weit unter kostendeckenden Tarifen – auf der Bahn spedieren, damit sie überhaupt auf die Schiene kommen. Aber eigentliche Lenkungsmassnahmen haben wir keine.

Der Sinn meiner Intervention ist der: Ich wollte nur allen diesen Herren der Kommission danken, die sich Gedanken über diese Frage gemacht haben. Vignetten sind die Voraussetzung, um den internationalen Transitverkehr belasten und erfassen zu können. Ich glaube, das wäre durchaus ein Weg. Jedenfalls müssen wir uns jetzt ganz konkret Gedanken darüber machen, was wir tun können, wenn die Vignette hier in diesem Saal abgelehnt wird, um einigermaßen gewappnet zu sein, wenn der Gotthardstrassentunnel dann erstellt ist.

Als GVK-Mitglied halte ich mich an den erwähnten Konsens, an das, was wir alle miteinander gesagt haben: Wir versuchen, die GVK als Ganzes zu realisieren. Ich plädiere hier also nicht für ein Ja für die Vignetten, aber ich wollte diese grundsätzlichen Feststellungen trotzdem anbringen, weil ich der Meinung bin – auch wenn die Mehrheit des Rates jetzt nicht für die Vignette stimmt –, dass dann das Problem doch noch innert nützlicher Frist gelöst werden muss.

M. Richter, rapporteur: Différents avis ont été exprimés ici, vous les avez entendus, à vous de les apprécier.

Je rappelle que la majorité de la commission, sous une certaine pression, a accepté d'entrer en matière et a conclu qu'il importe de ne plus tergiverser, d'aller de l'avant avec un sujet qui a déjà été débattu et de permettre enfin au peuple de s'exprimer: il y a eu une pression en séance de commission, cela entrait dans le jeu du parti socialiste de savoir exactement jusqu'où l'on pourrait aller. C'est aussi sous la pression de la recherche de ce consensus auquel nous devons tous tendre que l'on a peut-être – c'est un reproche qu'une partie de cette salle pourrait nous adresser – quelque peu cédé à cette pression. Il n'en demeure pas moins que, s'agissant des délais, le rapport du Service fédéral des routes et des digues – rapport fort bien fait, très complet, dans ses conclusions – déclare en page 31, qu'une revision constitutionnelle nécessite, si l'on veut introduire les vignettes d'autoroutes, une durée d'au moins deux ans: «Si l'on voulait procéder à cette revision dans le cadre des propositions constitutionnelles de la conception globale des transports, le temps requis serait encore plus long. Il faudrait prévoir au moins trois ans.» D'autre part, il faut être conscient qu'il ne serait guère possible de faire passer un projet constitutionnel relatif aux vignettes d'autoroutes avant la revision de la constitution, au sens de la conception globale des transports et indépendamment de cette revision. Un tel projet pèserait en tout cas par la suite lourdement sur une approbation

de la conception globale des transports. Voilà la conclusion d'un rapport qui, je l'avoue, a provoqué au sein de la commission et dans l'ambiance qui y régnait – facteur qui ne doit pas être sous-estimé – une réaction d'impatience: «Pourquoi, dans ce pays, n'arrive-t-on pas à soumettre au peuple une proposition de modification constitutionnelle sans qu'il faille attendre des années?»

Je crois, en effet, qu'il est plus facile en Suisse de concevoir un enfant que de faire une loi puisque pour une loi il faut dans tous les cas dix-huit mois.

C'est cette impatience qui a abouti aux conclusions qui vous ont été libellées dans cet arrêté C.

Sur le plan de la procédure, M. Barchi a mis tout à l'heure en évidence le fait que l'on aurait pu recourir à une autre procédure, celle de la voie de l'initiative parlementaire. C'est juste, nous en avons débattu. Nous nous sommes posés cette question et, après avoir pris des avis autorisés au sein de la Chancellerie fédérale, nous en sommes arrivés à la conclusion que la voie de procédure retenue était une voie possible, qu'en tous les cas elle ne nous était pas formellement interdite.

Je crois qu'il est important que vous entendiez ici ce que nous avons aussi entendu en commission: l'avis du Conseil fédéral qui a été très ferme, partageant l'avis que la conception générale des transports forme un tout et doit être traitée dans son ensemble. Je ne répéterai pas ici ce que M. Chevallaz, conseiller fédéral, va sans doute vous dire à nouveau avec la même fermeté.

Il n'en demeure pas moins que la commission, dans sa majorité, est d'avis qu'il convient d'éviter de perdre trop de temps et que, même si l'on est opposé à la vignette, il est opportun avant tout que le peuple s'exprime. Je concède à M. Barchi que le peuple apprécie toujours, lorsqu'il doit se prononcer sur un principe, d'en connaître la portée, et bien souvent on aime à connaître le contenu de la future loi d'application. Nous devons en l'espèce admettre que ce qui transparaît déjà du rapport du Service fédéral des routes et des digues nous permet, si l'on y ajoute encore quelques déclarations officielles, de nous faire une idée parfaite de ce que sera la législation d'application.

La majorité propose donc de permettre au peuple de s'exprimer sur un principe, la minorité, avec le Conseil fédéral, estime que cet objet est à traiter dans le cadre de la réalisation de la conception globale suisse des transports.

Eisenring, Berichterstatter: Die Kommissionsreferenten haben hier die Meinung der Mehrheit der Kommission zu vertreten. Wenn man nun die heutige Debatte verfolgt, so muss man sagen, dass die Mehrheit nicht einmal mehr mit abgesägten Hosen dasteht, sondern in einem Bikini, das dazu noch durchlöchert ist (Heiterkeit), und wir sollten der Textilindustrie helfen! Das sind die weiteren Zusammenhänge dieser Vorlage.

Wie ist der Entscheid in der Kommission zustande gekommen? Es lagen zwei Anträge vor, einmal ein Antrag Kaufmann, und zwar als Einzelantrag, Herr Hürlimann! Es war kein CVP-Fraktionsvorschlag! So wie in der Gesamtverkehrskonzeption koordinieren wir doch noch nicht! Ferner lag ein Antrag der Sozialdemokraten vor als Bestandteil des sogenannten Konditionenpakets, aus dem auszubrechen wir die Sozialdemokraten offenbar vergeblich gebeten haben. Im Alternativprogramm standen als Schwerpunkte neben den Ihnen bereits früher genannten Punkten noch die Schwerverkehrssteuer, postuliert von Herrn Welter, und die Autobahnvignette, postuliert von Frau Uchtenhagen.

Ich bin nun tatsächlich etwas überrascht, dass von seiten der Sozialdemokraten – Herr Werner Meier hat sich lediglich als Mitglied der GVK-Kommission zum Wort gemeldet – niemand mehr für diese Vorlage geradesteht. So leicht kann man sich doch nicht durch den Boden eines Sarges davonschleichen! (Heiterkeit) Auch die Präsenz im Rat lässt zu wünschen übrig. Man hat den Eindruck, die Sozialdemokraten seien bereits zum Blutwurstessen gegangen! Damit steht die Majorität, die in der Kommission er-

zielt wurde, derzeit schon rein abstimmungsmässig auf wackeligem Boden.

Das Volk ist angerufen worden. Was das liebe Volk nicht alles hören muss! Alle haben das Volk gepachtet, Herr Kaufmann, Herr Aubert, aber auch die Freisinnigen sind dabei, wenn es ums Volk geht, denn dann wird es gemühtlich! Es kommt mir vor, als ob man in dieser Frage das Volk als eine Art Sklavenherde betrachte, während wir vor zwei Jahren die Konvention gegen den Sklavenhandel unterschrieben haben! Jetzt wird einfach das Volk hin- und hergeschoben, und niemand weiss eigentlich, was die Meinung des Volkes ist. Da gelangt man zur Frage: Sollte man nicht dieses Problem einmal dem Volk unterbreiten, damit man seine Auffassung wirklich ermitteln kann? Es geht bei dieser Verfassungsnovelle tatsächlich nur um die Kompetenzfrage, und die Ansicht der Kommissionsmehrheit ging dahin, dass sich das Volk in dieser Frage einmal sollte äussern können. Herr Hürlimann hat selbstverständlich recht. Unsere Kommission hat sich dieser Frage, in Stunden ungerechnet, mit einem Aufwand von etwa 1500 Franken gewidmet, während die Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption 16,5 Millionen Franken gekostet hat! Auch diese Grössenordnungen muss man sehen. Daraus ergibt sich, was nun kritisiert wird: Man hat sich zu wenig in die Frage vertieft, sondern beruft sich immer nur auf das Volk.

Die Frage, ob wir zeitlich richtig liegen, ist eine politische Frage. Die Kommissionsmehrheit glaubt, dass wir zeitlich richtig liegen, während die Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption in diesem Punkte ebenfalls anderer Meinung ist.

Den Herren, die sich zum Abstimmungsmodus geäussert haben, möchte ich bloss sagen, dass in der Kommission die Auffassung bestanden hat, in zwei Tranchen abstimmen zu lassen. Ueber die Autobahnvignetten und die Schwerverkehrsabgabe könnte das Volk nach den Nationalratswahlen 1979 entscheiden, was den «Vorteil» hätte, dass sich wenigstens diese Fragen noch über die Nationalratswahlen hinziehen würden, so dass Sie auch dann noch daran nagen könnten!

Wenn Sie die heutige Debatte analysieren und das Protokoll der Kommissionssitzung noch einmal durchsehen, stellen Sie fest, dass der Stellenwert des Vorschlages nach drei Richtungen geht. Herr Schatz hat von der finanzpolitischen Begründetheit gesprochen. Das trifft nicht zu. Die Sache ist nicht finanzpolitisch begründet, weil dadurch die Lage der Bundesfinanzen nicht besser wird. Es handelt sich ja um eine Zwecksteuer – auch nach Meinung der Kommissionsmehrheit –, die zur Deckung der Strassenkosten dient. Hinzu kam die struktur- und wettbewerbspolitische Komponente, die von Herrn Meier vorgebracht worden ist. Hier stehen wir allein schon vor einer Zwangssituation wegen der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels. Und schliesslich haben wir noch die strassenpolitische Komponente. Wenn wir sie auf den Nationalstrassenbau beziehen, befinden wir uns hier in einem Sektor, der weiterhin die beste Finanzierung der Bundesinvestitionen aufweist.

Schon unter diesen Gesichtspunkten drängen sich gewisse kritische Ueberlegungen auf, die nicht gering eingeschätzt werden dürfen. Ausgangspunkt war aber das «Alternativprogramm» der Sozialdemokraten, die sich jetzt nicht mehr dafür erwärmen wollen! Herr Gerwig hat das freundlicherweise so formuliert: Man soll einer Leiche nicht noch eine Vignette anhängen! Ich sage dies, damit auch das noch zuhanden des Protokolls festgehalten sei. Ich glaube, damit den Antrag der Kommissionsmehrheit vernünftig und sachlich dargelegt zu haben! (Heiterkeit)

M. Chevallaz, conseiller fédéral: J'avais dit à la commission les réserves que je faisais. Lors du débat d'entrée en matière, je vous ai dit l'opposition du Conseil fédéral aux deux articles constitutionnels préconisés par la majorité de votre commission. Je vous rappelle qu'il ne s'agit pas pour nous d'une opposition fondamentale. Ces deux me-

sures, et particulièrement la mesure concernant les poids lourds, sont dans nos laboratoires législatifs et tôt ou tard, l'une en tout cas vraisemblablement, en sortira. Mais nous sommes opposés à la démarche suivie par votre commission et à sa précipitation. Il existe une conception globale des transports que le Conseil fédéral examine actuellement et sur laquelle avant de vous faire des propositions concrètes, il procédera à des consultations. Nos propositions s'encadreront donc dans des objectifs clairement définis. Il ne paraît dès lors pas raisonnable de désarticuler cette conception, de la déliter par pièces détachées sans avoir une idée claire des objectifs. Il est probable, pour reprendre les arguments qu'évoquait tout à l'heure M. Kaufmann, que cette conception sera réalisée par étapes, c'est vrai, mais ces étapes s'inscriront dans une conception générale clairement définie. Admettons, Monsieur Kaufmann, que l'on marche à petits pas, mais en tout état de cause, même en marchant à petits pas, cela n'empêche pas d'avoir en mains la carte et la boussole et de savoir où l'on va.

Deuxième élément: celui de la consultation. La consultation sans doute n'est pas constitutionnellement et législativement indispensable. Le Parlement peut faire éclore en génération spontanée, sur le coin d'une table, à la fin d'une matinée chargée, un ou deux articles constitutionnels et les soumettre directement au peuple et aux cantons. C'est juridiquement possible. Mais dans un pays de concertation comme le nôtre, nous avons l'habitude de consulter nos partenaires autant qu'il est possible, quelquefois je l'avoue très rapidement, mais on les consulte. Ces partenaires, ce sont d'abord les cantons qui sont les responsables les premiers avec les communes de toutes les constructions routières, les cantons dont le compte routier est déficitaire, ce sont les transports publics, ce sont ensuite les partenaires que sont les organisations du trafic automobile avec lesquelles nous avons toujours entretenu des relations courtoises et objectives. Je pense notamment à ce combat difficile que nous avons mené avec elles à propos de l'imposition supplémentaire des carburants en 1975. Nous n'avons pas le droit de les traiter avec désinvolture, nous ne céderons pas à toutes leurs obligations et à toutes leurs conditions, cela va sans dire, mais nous devons au moins avoir contact avec eux et savoir un peu ce que nous proposons. Et puis la consultation, elle permet de nuancer - M. Barchi l'a dit tout à l'heure - et d'infléchir la proposition initiale. Elle permet de l'étoffer aussi, d'esquisser les grandes lignes au moins de la loi et des dispositions d'application. Le peuple suisse n'aime pas à se prononcer sur un article constitutionnel tout nu sans un minimum de précisions sur le coût, sur les chiffres, sur les modalités. La seule évocation d'une disposition générale ne suffit pas à convaincre le peuple. On parle de la *vox populi*. A cet égard, il y a tout de même eu quelques petits votes indicatifs à propos du trafic automobile et de son imposition, ces derniers mois. J'évoque Genève, l'Argovie, et dimanche dernier encore Zurich où malgré l'appui de tous les partis, sauf un ou deux, et l'appui d'une des organisations automobiles, le peuple a refusé l'augmentation de taxes qui pourtant n'avait rien d'exorbitant, il s'en faut.

Enfin, pour ce qui est de l'intégration de ces deux articles à notre réforme fiscale, même si le vote à leur propos est différé de deux ou trois mois, nous estimons que l'adjonction de ces deux wagons supplémentaires au train de la réforme fiscale pourrait bien contribuer au déraillement de l'ensemble.

Dès lors, le Conseil fédéral vous demande de détacher ces deux remarques et de rejeter les propositions de la majorité de la commission quitte à ce que vous les traitiez, soit en motion soit en initiative.

Le président: L'examen de l'arrêté C est terminé. Nous voterons demain. Cela est conforme à ce que nous avons décidé.

D

Bundesbeschluss über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'un impôt sur le trafic des poids lourds

Antrag der Kommission

Mehrheit

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft beschliesst:

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 37 Abs. 3

Die Erhebung einer Schwerverkehrssteuer gemäss Artikel 41bis Absatz 1 Buchstabe e bleibt vorbehalten.

Art. 41bis Abs. 1 Bst. e

e. (neu) eine Schwerverkehrssteuer.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Minderheit

(Eng, Allgöwer, Auer, Biel, Fischer-Bern, Letsch, Richter, Rüegg, Thévoz, Weber Leo)

Ablehnung. (Die Angelegenheit ist durch den Bundesrat im Rahmen der Realisation der Gesamtverkehrskonzeption zu behandeln.)

Proposition de la commission

Majorité

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse arrête:

I

La constitution est complétée comme il suit:

Art. 37 al. 3

La levée d'un impôt sur le trafic des poids lourds selon l'article 41bis, 1er alinéa, lettre e, est réservée.

Art. 41bis al. 1 let. e

e. Un impôt sur le trafic des poids lourds.

II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Minorité

(Eng, Allgöwer, Auer, Biel, Fischer-Berne, Letsch, Richter, Rüegg, Thévoz, Weber Leo)

Rejeter le projet. (A traiter dans le cadre de la réalisation de la conception globale suisse des transports.)

Le président: M. Eng renonce à motiver la proposition de minorité. Il l'a déjà fait sous l'arrêté C. Je l'en remercie.

Hürliemann: Es tut mir sehr leid, dass ich Ihre Zeit noch etwas in Anspruch nehmen muss. Aber ich fühle mich als Präsident der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption verpflichtet, auch zur Frage der Schwerverkehrsabgabe einige Bemerkungen zu machen. Bei dieser Vorlage D wird nämlich der Denkfehler, dem die Mehrheit der Kommission zum Opfer gefallen ist, noch offensichtlicher als bei der Vignettenfrage.

Die sachliche Begründung für die Erhebung einer Schwerverkehrssteuer ergibt sich aus der Kategorienrechnung, die eindeutig beweist, dass der Lastwagenverkehr seine Strassenkosten seit langem nicht mehr voll deckt. Das

Manko beträgt, je nach Rechnungsart, 300 bis 400 Millionen Franken pro Jahr. Wo aber entstehen diese unberappten Kosten? Keineswegs beim Bund, der zurzeit über keinen einzigen Laufmeter eigener Strassen verfügt und dessen Leistungen für die Strassen Dritter durch eine Sonderfinanzierung bereits mehr als ausgeglichen sind. Nein, für diese von den Lastwagen nicht gedeckten Kosten haben die Kantone und Gemeinden auf ihrem 60 000 Kilometer langen Strassennetz aufzukommen. Ihnen, Ihnen allein ist deshalb der Ertrag einer allenfalls morgen separat einzuführenden Schwerverkehrssteuer von der Sache her vollumfänglich und ohne jeden Tauschhandel zuzuweisen.

Erst wenn die GVK verwirklicht ist und der Bund entsprechend ihren Vorschlägen für einen Teil des Strassennetzes, nämlich für dasjenige von nationaler Bedeutung, die volle Verantwortung trägt, erwirbt er sich das Recht, an diesen Einnahmen zu partizipieren. Gerade diese Neuaufteilung der Zuständigkeiten wird aber durch die diskriminierende Verselbständigung des Schwerverkehrssteuerproblems im Rahmen einer Bundesfinanzreform in Frage gestellt, wenn nicht überhaupt verunmöglicht. So zu tun, als ob mit der aus dem Zusammenhang der GVK herausgebrochenen Schwerverkehrssteuer ein direkter oder indirekter Beitrag zur Behebung der Krise der Bundesfinanzen erbracht werden könnte, ist somit ein Selbstbetrug.

Man muss sich auch – Herr Flubacher hat das bereits betont – der praktischen Schwierigkeiten für die Ausgestaltung einer sinnvollen Schwerverkehrsabgabe bewusst sein. 80 Prozent des Lastwagenverkehrs in der Schweiz sind wesensgerechter, nicht durch Bahntransporte erbringbarer Strassenverkehr. Nur 20 Prozent stehen somit in Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr. Der Gütertransport auf der Strasse macht heute zirka 2 Prozent des gesamten Transitvolumens aus. Mit der Schwerverkehrssteuer belasten Sie somit zwangsläufig zur Hauptsache den Werkverkehr, der bereits jetzt schon, wie Sie alle wissen, in vielen Sparten ernste Krisenzeichen aufweist. Sie muss im Rahmen der GVK natürlich trotzdem gefordert werden, um die Strassenrechnung auszugleichen und um Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen. Aber mit der Bundesfinanzreform hat diese Angelegenheit nichts zu tun. Es handelt sich um ein Instrument der Verkehrspolitik und muss es bleiben, nicht zuletzt im Interesse der Bundesfinanzen selber, welche durch die heutige Zerspaltung der Verkehrsrechtsordnung und die unlogische Verzettelung der Einzelmassnahmen stark belastet werden.

Um den internationalen Gütertransport auf der Strasse, den Transit, in den Griff zu bekommen, wenn er eines Tages trotz der Gewichtsbeschränkung auf 28 Tonnen – die unsere wichtigste Schutzmassnahme ist – über den heutigen Anteil hinaus zunehmen sollte, genügt eine Schwerverkehrssteuer ohnehin nicht. Es sind dafür einschneidendere, von der Handels- und Gewerbefreiheit abweichende Regelungen erforderlich, wie sie die Verfassungsvorschläge der GVK vorsehen, jene Verfassungsvorschläge, denen Sie mit dem unüberlegten Herausklauen von Einzelmassnahmen den Konsens weiter Kreise zum vorneherein entziehen wollen.

Man hat hier beruhigend erklärt, man wolle ja den Realisierungschancen der GVK nicht schaden, sondern einfach deren Ziele in mehreren kleinen Schritten angehen. Das Volk liebe solche kleinen Schritte, erklärte Herr Oehen. Dem Volk ist es aber nach meinen eigenen Erfahrungen völlig gleichgültig, ob ein politischer Schritt weit ausgreifend oder kurz ist. Es will jedoch genau wissen, wohin er führt, welche Zusammenhänge zu beachten sind und was für Konsequenzen sich daraus ergeben. Wir haben uns in letzter Zeit im Wald der helvetischen Politik tatsächlich fast immer nur von einem Ast zum andern gerettet. Aber der Wald ist nun zu Ende; es gibt keine Aeste mehr. Wir müssen hinunter auf den gewachsenen Boden. Die GVK ist dazu in einem wichtigen Bereich ein bemerkenswerter Ansatz. Lassen Sie – das ist meine Bitte – ihr die Chance,

und werfen Sie mit der Minderheit der Kommission die Vorlage D, mit der dieser Neuanfang zum voraus blockiert würde.

*Hier wird die Beratung abgebrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 13.15 Uhr
La séance est levée à 13 h 15*

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Donnerstag, 28. September 1978, Vormittag

Jeudi 28 septembre 1978, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bussey

78.019

Bundesfinanzreform 1978**Réforme des finances fédérales 1978**

78.020

Finanzplan 1979–1981**Plan financier 1979–1981**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1238 hiervoor — Voir page 1238 ci-devant

D**Schwerverkehrssteuer****Impôt sur le trafic des poids lourds**

Fortsetzung – Suite

Waldvogel: Gestatten Sie, dass ich mich mit einer sogenannten Binsenwahrheit an Sie wende, deren Tücke es sein kann, dass manches in die Binsen geht, wenn man die Wahrheit nicht beachtet. Wir sollten, so meine ich, wenn wir an neue Ansprüche, an neue Steuern und Abgaben denken, nicht nur an die Bedürftigkeit der Staatskasse denken – dazu sind wir ja allerdings da –, sondern auch daran, wie wir damit beim Volk ankommen – auch dafür sind wir da. Wenn etwa supponiert wird, eine Schwerverkehrssteuer müsse ja eine populäre Sache sein, so lassen Sie sich daran erinnern, dass man das jüngst anderswo auch gedacht und sich darin dann nicht wenig getäuscht hat.

Es wurde schon einmal angedeutet: Es sind noch keine drei Monate her, seit es an unseren östlichen Grenzen fast einen Aufstand gegeben hat. Oesterreichische und ausländische Transportunternehmen und die Lastwagenchauffeure probten an Oesterreichs Grenzen den Aufstand, indem sie ihre Wagen stehenliessen, sie querstellten und eine Pause machten, die dann mehrere Tage dauern sollte. Der Grund: Der österreichische Fiskus hatte ihnen auf den 1. Juli eine zusätzliche, komplizierte Abgabe nebst anderen kleinen Schikanen, wie Tankkontrolle usw., verordnet. Die Folge: Hinter den Lastwagen stauten sich an den Grenzstellen die Personenwagen, vorwiegend auch jene, die schon unterwegs zum Urlaubsziel waren. Der Reiseverkehr war also im dümmsten Augenblick blockiert. Was dann noch mehr überraschte, war dies: Es ging wegen dieses Protestes nicht ein Protestschrei durchs Land, anfänglich nicht einmal aus den Fremdenverkehrsarten, sondern es gab viel Verständnis für die Transportunternehmen und für die LKW-Fahrer, auch bei Leuten, die von der Abgabe nicht betroffen waren, höchstens davon, dass die Waren, welche die Wagen mit sich führten und die sie allenfalls einmal kaufen würden, verspätet oder überhaupt nicht eintrafen. Und warum diese Reaktion? Nicht nur die Direktbetroffenen hatten einmal genug von diesen ewigen

zusätzlichen Abgaben und Steuern – Zitat –, wahrscheinlich eine Mehrheit im österreichischen Volk solidarisierte sich, völlig unerwartet für die Behörden, mit einer kleinen Minderheit, die da am Wickel genommen werden sollte.

Nun, Oesterreich ist nicht die Schweiz, und die Schweizer sind nicht Oesterreicher. Man darf wohl sagen, dass Steuern und Abgaben aller Art uns im gewogenen Durchschnitt noch etwas weniger drücken als unsere lieben Nachbarn. Aber sie drücken auch uns etwas. Ich möchte einfach davor warnen, dass man annimmt, die Schwerverkehrssteuern würden bei uns mit Jubel aufgenommen und begrüsst, nur deshalb, weil jeder PW-Fahrer einmal das Ungemach erlebt hat, hinter einem Lastwagen herfahren zu müssen. So einfach ist auch bei uns die Grundstimmung nicht, dass jeder für eine neue Steuer ist, die der andere bezahlt. Es gibt auch bei uns mindestens Ansätze einer Solidarität der Steuerverdrossenheit durch alle Volksschichten und durch alle Parteien hindurch. Man vergesse nicht schon wieder, dass der Kanton Zürich am vergangenen Sonntag die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer abgelehnt hat.

Ganz abgesehen davon, dass natürlich das Ausland unsere Fernlaster ebenso am Wickel nehmen könnte; «Retorionsmassnahmen» nennt man das. Oesterreichs Regierung zog, etwas spät, diese Lehre aus dem Vorfall, dass man solche Sonderverkehrsabgaben international regeln und absprechen sollte. Ich bilde mir nicht ein, dass ich unsere Regierung und unsere zuständigen Behörden auf diesen Aspekt aufmerksam machen müsste, obwohl ich in der Lektüre der Gesamtverkehrskonzeption darauf noch nicht gestossen bin.

Das politisch Pikante an dieser Geschichte ist – nebenbei bemerkt –, dass das alles einer sozialistischen Regierung und einem sozialistischen Finanzminister widerfahren ist, und darum wundert es mich ein wenig, warum unsere sozialdemokratischen Kollegen sich wenigstens in der Kommission so vehement und drängend gerade für diese Abgabe eingesetzt haben.

Ich spreche da nicht nach Absprache mit irgend jemandem, und ich kenne die Sekretäre der in diesem Belang besonders interessierten Verbände nicht. Ich spreche also nicht in irgend jemandes Interesse, es sei denn im Interesse der Bundesfinanzvorlage. Eine Schwerverkehrssteuer kann ich mir durchaus begründet vorstellen, eben im Rahmen einer Verkehrskonzeption, und ich könnte sie in einem solchen plausiblen Rahmen billigen. So aber, wie wir sie jetzt in den Rahmen der Bundesfinanzreform hineinnehmen und billigen sollten – nach Kollege Albrecht als «zusätzliche Finanzquelle» –, sieht sie sehr nach dem Happen des Staates nach immer neuen und immer mehr Abgaben aus. Und darnach steht heute der Sinn des Volkes nicht unbedingt. Wir sollten die psychologischen Barrieren, die es nicht nur in Oesterreich, sondern auch bei uns gibt, eigentlich schon zur Kenntnis genommen haben.

Welter: Der Vorschlag der Einführung einer Schwerverkehrssteuer, die ich in der erweiterten Finanzkommission im Namen der SP-Fraktion eingereicht habe, ist von dieser Kommission mit 15 zu 8 Stimmen angenommen worden. Ich muss unterstreichen: Es handelt sich um eine Ergänzung der Bundesverfassung. Die Annahme dieser Ergänzung ermöglicht nicht automatisch die Erhebung einer Steuer; es braucht dazu noch eine Ausführungsgesetzgebung, welche alle Einzelheiten zu regeln hat. Deshalb haben wir als Ergänzung eine Motion eingereicht, die Sie auf der gleichen Fahne finden wie den Verfassungsartikel, und diese Motion hat ebenfalls die Zustimmung der Kommission gefunden.

Wir bezwecken mit der Motion, wie Sie das anhand des Textes feststellen können, eine Beschleunigung der Gesetzgebung.

Die Verfassungsergänzung betreffend die Schwerverkehrssteuer sollte nicht gemeinsam mit der Vorlage A, das heisst in einem Paket, zur Abstimmung gebracht werden; das Volk soll vielmehr Gelegenheit erhalten, separat dar-

über befinden zu können, ob es die Schwerverkehrssteuer akzeptieren will oder nicht. Diese Befragung könnte am gleichen Abstimmungstag erfolgen.

Zum Problem der Schwerverkehrssteuer habe ich im Oktober 1977 eine Motion eingereicht. Dabei habe ich darauf hingewiesen, dass, abgesehen davon, dass die Schwerverkehrssteuer dem Bund Geld einbringen soll, es sich hier auch um eine Frage der Kostendeckung handelt. Nach den Angaben des Eidgenössischen Statistischen Amtes bewegt sich die Kostendeckung bei den Lastwagen lediglich zwischen 43,9 und 66,7 Prozent. Eine vollständige Deckung ist hier keineswegs vorhanden, im Gegensatz zu den Personenwagen. Aber auch bei den Personenwagen ist der Kostendeckungsgrad unterschiedlich. Die kleineren Wagen decken die Strassenkosten nicht, während bei den schwereren, teureren Personenwagen eine Ueberdeckung vorhanden ist, dies im Gegensatz zum Schwerverkehr. Absolut notwendig scheint uns die Herbeiführung der Kostendeckung für die ausländischen Lastenzüge. Wir wissen, dass diese Lastenzüge sozusagen ausschliesslich im Ausland auftanken und dadurch an die Strassenkosten in unserem Lande überhaupt nichts beitragen.

Zu Herrn Waldvogel: Nicht nur in Oesterreich, sondern in einer Reihe europäischer Länder ist eine Schwerverkehrssteuer bereits eingeführt worden. Oesterreich bildet nur das jüngste Beispiel. Der Schwerverkehr wird beispielsweise auch in Frankreich und in Schweden besteuert, während Jugoslawien und die Türkei von den Lastenzügen, die ihr Land nach dem Nahen und Mittleren Osten durchfahren, erhebliche Transitgebühren erheben.

Ich habe mir auch Unterlagen geben lassen über die verschiedenen Möglichkeiten zur Erhebung einer Schwerverkehrssteuer. Im Vordergrund steht die schwedische Lösung mit einem Kilometerzähler und einer Lochkarte. Die Rechnungsstellung erfolgt elektronisch, auf einfache Weise, wie das bei uns schon für die Telephontaxen geschieht. Nach den Berechnungen der Eidgenössischen Finanzverwaltung würde für inländische Lastenzüge, je nach dem Gewicht, die Belastung zwischen 5 Rappen und 35 Rappen je Kilometer betragen und für ausländische Lastenzüge zwischen 45 und 65 Rappen. Die Einnahmen aus der Schwerverkehrssteuer dürften sich nach den Berechnungen der Eidgenössischen Finanzverwaltung auf 360 Millionen Franken pro Jahr belaufen. Um der Ausweichgefahr zu begegnen, wären die Lastenzüge zudem nicht nur auf den Autobahnen, sondern auf dem ganzen Strassennetz abgabepflichtig.

Gestatten Sie mir, bei dieser Gelegenheit auch noch die Motion von Herrn Ständerat Andermatt in die Betrachtungen einzubeziehen. Er hat darauf aufmerksam gemacht, dass mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Strassentunnels, der inskünftig kürzesten Autoverbindung zwischen Nordeuropa und Südeuropa, eine starke Zunahme der Schwertransporte durch unser Land zu erwarten sei. Diese Motion ist im Ständerat in der Junisession angenommen worden.

Die Frage der Erhebung einer Schwerverkehrssteuer wurde von der erweiterten Finanzkommission dem Bundesrat zur Stellungnahme unterbreitet, in der Meinung, dass wir zusätzliche Mittel für den Bund erhalten sollten, nachdem immerhin im Finanzplan ein Fehlbetrag von 500 Millionen Franken aufgezeigt worden ist. Der Bundesrat hat uns dann am 9. August einen Bericht zukommen lassen. Dieser Bericht stimmt im grossen und ganzen mit unserer Argumentation bezüglich der Notwendigkeit und Zulässigkeit einer Schwerverkehrssteuer überein.

Was die Realisierung betrifft, verweist der Bundesrat auf das Paket der GVK. Es wird ausgeführt, dass die von der GVK vorgeschlagenen Massnahmen bei unbenützter Referendumsfrist erst 1982 in Kraft gesetzt werden könnten. Ich anerkenne die Arbeit der GVK, die ja zu gleichen Schlüssen gekommen ist wie wir, doch muss ich auf die Tatsache aufmerksam machen, dass die GVK nun während sechs Jahren dieses Problem bearbeitet hat – und nun soll

es weitere vier Jahre dauern, bis wirklich etwas geschieht! Ich glaube, das ginge nicht an. Eine Frist von insgesamt zehn Jahren ist zur Realisierung einer Schwerverkehrssteuer wirklich zu lange. Wir verlangen, wie Sie das der Motion entnehmen können – und damit möchte ich dem Kommissionspräsidenten antworten –, dass die Phase der Gesetzgebung in diesem Bereich im Laufe des Jahres 1979 abgeschlossen wird. Unseres Erachtens ist es unbestritten, dass eine Schwerverkehrssteuer beim Stimmbürger auf Verständnis stossen wird. Im Hinblick auf die Bundesfinanzen und in der Meinung, dass die Strassenkosten auch vom Schwerverkehr gedeckt werden sollen, lässt es sich deshalb sicher verantworten, das Problem der Schwerverkehrssteuer vorzuziehen. Dadurch soll, Herr Kollege Hürlimann, die grosse Arbeit der GVK in keiner Weise herabgemindert werden.

Ich bitte Sie somit, dem Antrag der Kommissionsmehrheit beizupflichten und die Motion zu überweisen.

Kaufmann: Ich möchte einige Bemerkungen anbringen zur Unterstützung des Votums Weiter: Ich erinnere mich daran, dass die nationalrätliche Kommission zur Revision des Art. 36bis BV unter Führung von Herrn Eisenring und die ständerätliche Kommission unter Führung von Herrn Urech die Schwerverkehrsabgabe vom Bundesrat gefordert haben, und die nationalrätliche Kommission in Priorität etappenweise. Von der Strassenrechnung her kann man über die Berechtigung einer zusätzlichen Belastung des Schwerverkehrs nicht verschiedener Meinung sein.

Ich habe aber hier vor allem das Wort noch kurz ergreifen wollen, einmal weil es um dieses Transitproblem geht; die Sache eilt ausserordentlich: der Gotthardtunnel soll spätestens 1981 offenstehen. Wir können tatsächlich dieses Problem nicht noch einmal Jahre vor uns herschieben. Zudem möchte ich es aber auch Herrn Otto Fischer ermöglichen, dass er dieser Schwerverkehrsabgabe zustimmen kann. Das gesunde Transportgewerbe müsste für die Mehrheit der Kommission dafür zu gewinnen sein. Ich möchte Sie auf folgendes aufmerksam machen: Wir haben ja bekanntlich die kantonalen Motorfahrzeugsteuern, und es ist bekannt, dass diese massiv voneinander abweichen. Der Kanton St. Gallen zum Beispiel ist in diesem Punkt ein Musterschüler; wir stehen an der Spitze der Belastungen, denn wir haben Belastungen, die zum Teil zwei- und dreimal höher sind als bei andern Kantonen. Ich nenne als Beispiel nur den Anhänger, wo wir die dreifache Belastung gegenüber Nachbarkantonen aufweisen. Nun können Sie sich natürlich ausrechnen, dass die Rahmenbedingungen, die Konkurrenzbedingungen dadurch verzerrt werden. Wir grenzen ja auch an andere Kantone und haben daher jedes Interesse, dass diese kantonalen Motorfahrzeugsteuern harmonisiert werden. Es gibt keinen vernünftigen Grund gegen diese Harmonisierung. Nachdem die Kantone die Harmonisierung nun während Jahren nicht zustande gebracht haben, wäre es meines Erachtens durchaus wünschbar, auch vom Gewerbe her – wir wollen ja Konkurrenz, aber Konkurrenz mit gleichen Spiessen! –, wenn hier vom Bund her ein Rahmenbelastungsgesetz erlassen werden könnte.

Dann ein zweiter Grund: Der Kanton St. Gallen grenzt nicht nur an andere Kantone an, sondern auch ans Ausland; Sie wissen, dass der Ausländer-Lastwagen nicht mehr als 28 Tonnen Gewicht mit sich führen dürfte. Sie wissen aber auch, dass diese Bestimmung praktisch nicht kontrollierbar ist und auch kaum kontrolliert wird. Diese ausländischen Transporter haben eine Grenzzone, in die sie mit Uebergewicht einfahren können. Das Entscheidende ist, dass Sie diese Grenzen nicht überprüfen können. Die ausländischen Transporter dürften eigentlich nur 10 km in die Schweiz hineinfahren, aber nach diesen 10 km findet natürlich keine Kontrolle mehr statt. Ich würde es auch unter dem Gesichtspunkt des Interesses des Gewerbes, Herr Fischer, durchaus begrüssen – ja, Sie winken jetzt ab, aber das ist bei Ihnen ja eine bekannte

Bewegung –, wenn Sie hier diesem Verfassungsartikel – auch zum Schutz des inländischen Transportgewerbes – zustimmen.

Fischer-Bern: Nachdem nun der Gewerbepolitiker Kaufmann gesprochen hat, gestatten Sie mir auch noch einige Bemerkungen zu dieser Angelegenheit:

Es gibt wahrscheinlich kein Beispiel in unserem Parlament, wo innert so kurzer Zeit so schwerwiegende Verfassungsbestimmungen kreiert worden sind. In der Kommission haben wir vielleicht im ganzen zwei Stunden gebraucht, um die Autobahnvignette verfassungsmässig zu verankern und diese Schwerverkehrssteuer in die Verfassung zu bringen. Nun glaube ich aber doch, dass man sich die Dinge etwas näher überlegen muss.

Was die Schwerverkehrsbesteuerung anbelangt, möchte ich auf drei Punkte hinweisen. Der erste betrifft die betriebswirtschaftliche Seite:

Nach den Vorlagen, die uns in der Kommission ausgeteilt worden sind, ist die Situation so, dass 360 Millionen Franken aus dieser Schwerverkehrsabgabe resultieren sollen, wovon etwa 30 Millionen Franken auf den öffentlichen Verkehr fallen, 26 Millionen auf die Ausländer und 300 Millionen auf die inländischen Autotransportunternehmer und den Werkverkehr. 300 Millionen Franken! Ja, glauben Sie, dass in der heutigen Zeit diese 300 Millionen Franken einfach auf der Strasse liegen, wo man sie auflesen kann? Das ist doch völlig unmöglich; das würde eine schwere Belastung für die betreffenden Unternehmer mit sich bringen, und es würde in vielen Fällen Arbeitsplätze gefährden; denn der Zweck der Uebung, der Hintergedanke vieler Leute, die für diese Schwerverkehrsabgabe sind, ist ja der, dass man damit die privaten Autotransporte so besteuern soll, dass dann der öffentliche Verkehr besser rentiert. Das würde also bedeuten, dass man dem privaten Transportverkehr Volumen wegnimmt, und Volumen wegnehmen bedeutet nichts anderes als Arbeitsplätze liquidieren. Es ist völlig ausgeschlossen, dass ohne schwerwiegende Störungen in diesem bedeutsamen Wirtschaftszweig des Autotransportgewerbes eine derartige Uebung einfach durchgezogen werden kann.

Nun die volkswirtschaftliche Seite: Die Einführung einer zusätzlichen Schwerverkehrsbesteuerung hätte zur Folge, dass eine Teuerung des Transportwesens ganz allgemein erfolgen würde, und zwar nicht nur für den Lastwagentransport, sondern ebenfalls für den öffentlichen Verkehr. Das ist, wie ich bereits gesagt habe, ja der Hintergedanke vieler Leute. Eine Verteuerung hat zur Folge, dass der Lebenskostenindex steigt, dass die Produktionskosten der Industrie steigen, und nächste Woche werden wir in diesem Saale hier erklären, dass man etwas tun müsse (Steuererleichterungen, oder ich weiss nicht was alles), um der Exportindustrie in der heutigen Zeit zu helfen. Gleichzeitig diskutieren wir hier diese Woche nur um zusätzliche Belastungen in der Grössenordnung von 1/3 Milliarde Franken. Das ist keine seriöse Politik.

Nun die politische Seite: Es ist bereits darauf hingewiesen worden, dass sich diese Schwerverkehrsbesteuerungsfrage im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption stellt. Sie wollen diese Sache nun vorziehen und separat bringen. Ich mache diejenigen, die damals noch nicht politisch tätig gewesen sind, darauf aufmerksam, dass früher schon wiederholt versucht worden ist, das private Transportgewerbe steuerlich und anderweitig zu belasten und an die Kandare zu nehmen, und zwar in grossen eidgenössischen Volksabstimmungen und Auseinandersetzungen. Jeder dieser Versuche ist gründlich gescheitert. Auch Sie werden es erleben: Wenn Sie jetzt diese Sache aus dem System der Gesamtverkehrskonzeption herausreissen, wird sich eine kompakte Opposition ergeben, die frontal gegen diesen Vorschlag antreten wird. Ich garantiere Ihnen, dass dann diese aus dem Rahmen gerissene Schwerverkehrsabgabe in der Volksabstimmung scheitern wird, genau wie die früheren Versuche, das private Transportgewerbe «dranzunehmen».

Die einzige Chance, welche jene haben, die glauben, man müsse den privaten Lastwagentransport zusätzlich belasten, liegt darin, dass versucht wird, dies ganz sorgfältig im Rahmen der GVK zu tun. Falls Sie das nicht glauben, dann stimmen Sie eben zu; dann werden Sie es schon erleben.

Ich möchte Ihnen empfehlen, dem Antrag des Herrn Eng – also der Minderheit – zuzustimmen und darauf zu verzichten, jetzt etwas zu unternehmen, um diesen Schwerverkehr aus der GVK herauszureissen.

M. Morel: Il me semble que tout le monde soit d'accord sur un point: il faudra, avant 1980, prendre des mesures afin de tenter de faire face à un flot de véhicules lourds qui viendront de l'étranger, lorsque le tunnel du Gothard sera ouvert; mais je ne vois pas comment on pourra endiguer ce flot de véhicules lourds sans taxer plus lourdement l'ensemble du trafic lourd. Il en va du respect des principes d'égalité de traitement et également de la règle de la réciprocité.

La conception globale suisse des transports nous est dépeinte comme une savante et fragile construction à laquelle il ne faut pas toucher, pour le moment en tout cas, si l'un ne veut pas couvrir le risque de la voir s'écrouler; ce qui pourrait donner à penser que le jour où l'on osera y toucher, elle fera l'unanimité et sera acceptée de galeté de cœur par tous les partenaires. Je crois qu'il s'agit là d'une illusion. Cette conception soulèvera des oppositions farouches, même de la part des organisations qui donnent à penser qu'elles la soutiennent aujourd'hui.

Il m'a été donné de participer, à la radio, à un débat contradictoire avec un des grands transporteurs de notre pays. Ce monsieur m'a dit que les organisations qui défendent les transporteurs s'opposeraient farouchement, aujourd'hui ou demain, à l'introduction d'une taxe sur le transport lourd. Ils ont même annoncé qu'ils allaient prendre des mesures de rétorsion, qu'ils étaient en train de mettre au point un plan d'action. Il ne m'a précisé en quoi il consistera, mais en réalité il pourrait s'agir du blocage des routes, comme cela a été le cas en Autriche, ou d'une grève des transports pendant un certain temps. En tout cas, on l'a annoncé: des mesures sont en train d'être mises au point; nous devons donc nous attendre à une opposition farouche à cette imposition, aujourd'hui ou demain. Or, tout le monde doit reconnaître également que les transporteurs lourds ne paient pas les dégâts qu'ils occasionnent à notre réseau routier. La couverture de ces frais; pour ces véhicules lourds, oscille aujourd'hui entre 42 et 60 pour cent. Il est donc tout à fait normal, tout à fait équitable, que des mesures soient prises le plus rapidement possible pour qu'un certain équilibre soit rétabli dans les conditions de concurrence entre le rail et la route.

A M. Fischer qui vient de s'exprimer, je voudrais dire ceci: il ne faut tout de même pas exagérer. Il a été calculé, nous avons pu le lire dans le rapport qui nous a été soumis à ce propos, que les frais de transport entrent pour 5 pour cent dans le coût des marchandises transportées et que la distance moyenne sur laquelle ces marchandises sont transportées dans notre pays est de 20 kilomètres. Je ne pense pas, dès lors, qu'une augmentation de la taxation des véhicules lourds aurait de très graves répercussions sur le prix des marchandises dans notre pays. Je pense, par conséquent, qu'il est urgent, dans l'optique surtout du problème qui se posera à nous en 1980 et qu'il nous faut absolument résoudre, qu'il est nécessaire, normal, que nous acceptions aujourd'hui le principe de cette taxe sur les véhicules lourds.

M. Richter, rapporteur: Cet arrêté D est séparé des autres, je vous le répète. On a tendance à vouloir faire toujours un paquet global. Or, je rappelle que l'arrêté A est un arrêté pour soi, que l'arrêté B en est un autre, le C un troisième, le D, un quatrième et que l'on peut fort bien, quelles que soient les décisions que vous prenez, les trai-

ter séparément, le cas échéant, les soumettre séparément à la votation populaire si l'on en arrive là.

Les arguments qui ont été développés à propos de la vignette, de l'arrêté C, peuvent être repris partiellement s'agissant de l'arrêté visant à l'introduction d'un impôt sur le trafic des poids lourds.

Je vous rappelle, cependant, que c'est par 15 voix contre 8, au vote d'ensemble, que votre commission a approuvé l'arrêté relatif à l'institution de cet impôt sur le trafic des poids lourds. C'est par 15 voix contre 2, également, que la motion de M. Welter est devenue motion de la commission. Cette motion tend à faire adopter par le peuple une disposition qui permette de créer la base constitutionnelle pour la levée de l'impôt.

La motion invite le Conseil fédéral à élaborer immédiatement un avant-projet de loi fédérale et à engager la procédure de consultation qui devrait être terminée à la fin de cette année. Le message et le projet de loi devraient être soumis à l'Assemblée fédérale d'ici la fin du mois de mars 1979, de manière que la procédure parlementaire trouve son terme dans le courant de l'année 1979.

On se rend compte, qu'en procédure, il y a une position diamétralement opposée à celle qui est défendue par les représentants de la commission de la conception globale suisse des transports. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle M. Eng et ses collègues proposent de refuser d'aborder l'examen de cet arrêté fédéral ici, désireux qu'ils sont de le traiter dans le cadre de la réalisation de la conception globale des transports.

Objectifs et réticences vous sont connus. L'avis de la minorité a été largement développé ici. Nous n'y revenons pas. Pour le reste, nous vous rendons attentifs, une fois de plus, au contenu du rapport du 9 août 1978 du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie. Ce rapport vous apporte des éléments d'appréciation complémentaires. Je crois qu'il est bon de rappeler aussi les conclusions de ce rapport, à savoir: «Les déficits des pouvoirs publics grèvent lourdement les finances publiques. S'il y a une possibilité d'améliorer la situation, elle se trouve dans la conception générale suisse des transports. Les grands efforts faits en matière de science, de création et de finance devraient être mis à profit surtout en période d'urgence, ce qui est malheureusement devenu la caractéristique des assainissements des finances fédérales, même si la hâte nous incite à choisir ce qui est évident, les solutions trouvées très rapidement ne sont pas toujours un signe de qualité.»

C'est cette considération qui, déjà en commission, a motivé l'attitude du représentant du Conseil fédéral, qui nous a invités à ne pas souscrire à cet arrêté. Je présume que le chef du Département des finances s'exprimera encore tout à l'heure à ce sujet.

L'arrêté a été approuvé par votre commission par 15 voix contre 8 et la motion de M. Welter par 15 voix contre 2 et de nombreuses abstentions.

Eisenring, Berichterstatter: Bekanntlich liegt auch zu dieser Vorlage keine Botschaft vor, ebensowenig ein Bericht der Kommission. Zur Interpretation sind Sie deshalb auf die Ausführungen der verschiedenen Fraktionssprecher und der übrigen Redner angewiesen. Sodann liegt Ihnen allen als Unterlage der Verwaltung ein Papier vor, das Ihnen mit den sogenannten Fakten zugestellt worden ist. Ich kann es mir ersparen, auf jene Ausführungen zurückzukommen.

Eines ist dazu zu bemerken: Warum ist es eigentlich zu diesem Schwerverkehrsproblem gekommen? Warum haben sich überhaupt Konkurrenzverzerrungen zwischen Schiene und Bahn ergeben? Ein Grund liegt wohl darin, dass sich die Bahnen vor Jahrzehnten in der Vorstellung einer vernünftigen Verkehrsteilung mit der Strasse entschlossen haben, ihrerseits nicht auf die Strasse zu gehen. Dadurch verblieb den Bahnen die Grobverteilung, dem Automobilverkehr die Feinverteilung. Die Entwicklung der Technik führte später dazu, dass die Automobile auch

einen Teil der Grobverteilung übernehmen konnten. Hier scheint mir ein wesentlicher Grund zu liegen, warum wir heute vor völlig unbefriedigenden Verhältnissen stehen.

Dass heute die Kosten des Lastwagenverkehrs jeder Grösse untergedeckt sind, ist unbestritten. Ob die Zahlen dann mehr oder weniger rot sind, bleibe dahingestellt; die Unterdeckung ist unbestritten. Das Problem der ausländischen Lastwagen, die nicht in die schweizerische Feinverteilung einzuordnen sind, sondern in die Grobverteilung im internationalen Verkehr, ist besonders gewichtig vorhanden. Die gelegentlich angeführte Gewichtsbeschränkung gegenüber den in der EG zugelassenen Lasten- bzw. Automobilgrössen kann das Problem nicht lösen, höchstens etwas herabmindern.

Nun strebt die Vorlage an, dass auf dem gesamten Lastwagenverkehr eine Schwerverkehrssteuer erhoben werde. Das ist unerlässlich, weil sonst die Gefahr besteht – das zeigt die ausländische Entwicklung –, dass die schweren Laster einfach auf das übrige Strassennetz (die Hauptstrassen oder gar die Nebenstrassen) ausweichen. Ich verweise auf die französischen gebührenpflichtigen Nationalstrassen, die praktisch leer sind, während die Nebenstrassen von den grossen Transportern überlastet werden. Das Konzept des Bundesbeschlusses scheint demnach richtig zu sein.

Es wird allerdings offen gelassen – darüber ist hier bisher nichts gesagt worden –, wie allenfalls die Verteilung der Mittel vorgenommen werden müsste. Wenn wir vom Konzept der Bundesfinanzordnung ausgehen und unterstellen, dass wir die Bundesfinanzen sanieren sollten – was wir ja nicht tun! –, müssten diese Mittel bedingungslos in die Bundeskasse fliessen. Stellen Sie sich das aber einmal vor angesichts der Tatsache, dass auf jeden Fall das Haupt- und Nebenstrassennetz in bezug auf den Bau und Unterhalt den Kantonen zufällt und dass in bezug auf die Nationalstrassen nur in Sonderfällen – mindestens vorerst – seitens des Bundes Unterhaltsbeiträge erwirkt werden können. Wegen des Finanzloss und gemäss Konzept der Mehrheit der Finanzkommission und in der allgemeinen politischen Linie beurteilt, bleibt Ihnen allen Erkenntnissen zum Trotz allerdings nichts anderes übrig, als zu sagen: Im Grunde genommen müsste man die eingehenden Mittel voll dem Bund zur Verfügung halten!

Genau wie bei der Vignette besteht auch hier das Problem gegenüber der Gesamtverkehrskonzeption. Auch hier stellt sich die Frage: Kann die Schwerverkehrssteuer vorgezogen werden, ja oder nein? Ist es politisch möglich, das Gesamtverkehrskonzept in der Viererpackung durchzubringen, oder werden wir auch hier schliesslich zu einzelnen Vorlagen gelangen? Die Finanzkommission – in ihrem Bestreben, das «Finanzloch» zu verkleinern – ist in ihrer Mehrheit der Meinung, die Schwerverkehrssteuer könne vorgezogen werden. Der Bericht der Gesamtverkehrskommission liefert in sachlicher Richtung alle Gründe, die für diese Belastung sprechen. Aber in der zeitlichen Bewertung gehen die Meinungen zwischen GVK und Kommissionsminderheit einerseits und Kommissionsmehrheit andererseits auseinander.

Nun hat Herr Welter begründeterweise und mit Nachdruck auf das Gotthardproblem hingewiesen. Wir haben schon gestern die Motion Andermatt erwähnt, die demnächst in diesem Rat zur Diskussion stehen wird. Aus der Ueberlegung des Herrn Welter heraus – nämlich in bezug auf die Dringlichkeit, da der Gotthardtunnel 1980 oder spätestens 1981 dem Verkehr wird übergeben werden können – folgt diese Motion. Am Gotthard muss auch nach der Konzeption des Ständerates auf jeden Fall rechtzeitig etwas geschehen, und zwar bevor eine Dauerlösung des Verkehrsproblems überhaupt verwirklicht werden kann. Die Motion Andermatt im Ständerat unterstützt das Ziel der Kommissionsmehrheit indirekt, nämlich das Konzept einer Verfassungsordnung für den Schwerverkehr im heutigen Moment. Das sind denn auch die Ueberlegungen, die die Mehrheit der Kommission dazu geführt haben, allen Einwendungen zum Trotz und damit in Ablehnung der Auffas-

sung der Minderheit, Ihnen die Schwerverkehrsabgabe bereits heute als Verfassungsvorlage zu unterbreiten. Es geht somit um einen Grundsatzentscheid. Und damit im Zusammenhang steht dann die Motion, die in der Kommission mit 15 zu 2 Stimmen gutgeheissen worden ist, dies bei einigen Enthaltungen. Die Vorlage Schwerverkehrssteuer als Verfassungsergänzung wurde in der Kommission mit 15 zu 8 Stimmen gutgeheissen.

Ich beantrage Ihnen angesichts der Dringlichkeit dieser Vorlage, Ihre Zustimmung zu erteilen.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Je vous ai déjà exposé par deux fois les raisons – inhérentes aux méthodes de travail et de consultation et au respect, sinon de la lettre, du moins de l'esprit, de la constitution – qui ont conduit le Conseil fédéral à vous demander de rejeter les articles constitutionnels instituant une vignette pour l'utilisation des autoroutes et un impôt sur le trafic des poids lourds. Je ne veux pas vous les exposer une troisième fois. Je prends, en revanche, le ferme engagement au nom du Conseil fédéral que celui-ci étudiera avec diligence et attention les problèmes posés par les propositions de votre commission et qu'il vous soumettra un projet, cela dans le cadre de la réalisation de la conception globale des transports.

Bundesbeschluss über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'un impôt sur le trafic des poids lourds

Abstimmung – Vote

Für Eintreten	104 Stimmen
Dagegen	52 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

(Beschlussentwurf der Kommission)

siehe Seite 1247 hiervor)

(Projet d'arrêté de la commission)

voir page 1247 ci-devant)

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress, Art. 37 Abs. 3

Titre et préambule, ch. I préambule, art. 37 al. 3

Angenommen – Adopté

Art. 41bis Abs. 1 Bst. e (neu)

Antrag Bächtold-Bern

e. eine Schwerverkehrssteuer für den Bau, Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes.

Art. 41bis al. 1 let. e (nouvelle)

Proposition Bächtold-Berne

e. Un impôt sur le trafic des poids lourds dont le produit sera affecté à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier.

Bächtold-Bern: Nach den gestrigen Voten habe ich einige Hemmungen, über eine Strassenverkehrsabgabe zu sprechen. Ich muss aber doch meinen Antrag kurz begründen. Es geht eigentlich um die Frage: Soll, wenn eine Schwerverkehrssteuer eingeführt wird, diese einfach in die Bundeskasse fliessen, oder soll sie zweckgebunden sein? Zunächst ein paar Worte über die Berechtigung einer besonderen Schwerverkehrssteuer. Es geht ja nicht einfach – in diesem Fall – um eine neue Geldquelle, sondern – wie ich noch zeigen werde – um die Beseitigung einer Ungerechtigkeit in der Belastung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Bekanntlich deckt der Schwerverkehr nach der Kategorienrechnung kaum 50 Prozent der von ihm verursachten Strassenkosten. Er bringt aber dazu noch weitere, kaum quantifizierbare Kosten, die er auch nicht deckt.

Denken wir nur an die besonderen Umweltbelastungen durch Abgase, Lärm, Wasserverschmutzung, an die Behinderung des übrigen Verkehrs und anderes mehr. Während nun aber die Nationalstrassen durch den Benzin Zoll restlos bezahlt werden – Kollege Hürlimann hat gestern schon auf diesen Umstand hingewiesen – und der Bund hierfür keine weiteren Abgaben erheben darf, werden Kantone und Gemeinden durch den Schwerverkehr, d. h. durch die Verteuerung des Strassenbaus und -unterhaltes besonders belastet. Nicht nur müssen die Kunstbauten und der Strassenkörper stärker dimensioniert werden für den Schwerverkehr, auch die Abnutzung und Zerstörung des Strassenbelages wird durch den Schwerverkehr unverhältnismässig gesteigert.

Was die Abnutzung anbelangt, so haben umfangreiche Versuche in den Vereinigten Staaten, unter dem Namen ASHO-Test bekannt, ergeben, dass die Abnutzung und Zerstörung der Strassenoberfläche mit den Achslasten überproportional zunimmt, und zwar in der zweiten bis vierten Potenz, d. h. wenn eine Achslast von einer Tonne eines Personenwagens eine gewisse Abnutzung verursacht, dann ist diese Abnutzung für eine Belastung durch eine Sechs-Tonnen-Achslast (wie bei einem normalen Lastwagen) 36- bis 1000mal grösser. Das haben diese Versuche gezeigt. Die bisher zu geringe Besteuerung des Schwerverkehrs stellt daher eine krasse Ungerechtigkeit dar, die so schnell als möglich beseitigt werden sollte. Man könnte nun einwenden, wie bei der Vignette, man solle mit dieser Verbesserung der Belastung der Strassenverkehrsteilnehmer warten, bis die Vorschläge der GVK verwirklicht werden. Aber, wie wir schon gehört haben, kann das noch ziemlich lange dauern. Am liebsten sähe ich, wenn schon eine Schwerverkehrssteuer eingeführt wird, dass sie zugunsten der gesamten Verkehrsstruktur erhoben würde. Die Neuregelung des Verhältnisses Schiene/Strasse dürfte jedoch besser im Rahmen der Realisierung des GVK-Berichts erfolgen. In dieser Richtung zielt ja auch eine Motion unseres Kollegen Schär über die Frage der Zweckgebundenheit der Strassenabgaben. Eine Zweckbestimmung im Falle des Schwerverkehrs würde auch dem Verursacherprinzip zugunsten des Geschädigten entsprechen. Trotz der Zweckbestimmung könnten die Mittel der Bundeskasse zugute kommen, weil ja der Bund bereits die Hauptstrassen subventioniert und mehr und mehr auch die Kantone beim Unterhalt der Nationalstrassen unterstützen muss.

Wenn Sie meine Ueberlegungen als richtig erachten, bitte ich Sie um Annahme meines Antrages.

M. Richter, rapporteur: La proposition de M. Bächtold vise à fixer dans la constitution l'affectation du produit de l'impôt dont notre assemblée semble désirer l'introduction: son produit doit, selon M. Bächtold, être affecté à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier. Il ne s'agit donc pas d'une mesure tendant à assainir les finances fédérales puisque d'emblée, il serait décidé que la manne reçue serait redistribuée.

En fait, M. Bächtold apporte, peut-être involontairement, un argument supplémentaire à l'appui des thèses développées tout à l'heure ici même par M. Aloys Hürlimann, qui a bien mis en évidence le fait que l'ensemble de ces questions méritaient d'être examinées dans le cadre de la réalisation de la conception globale des transports. Par sa demande et sa proposition, M. Bächtold appuie en fait la thèse de la minorité de la commission.

Nous pensons qu'étant donné l'esprit dans lequel votre commission a présenté sa proposition, la disposition constitutionnelle doit être formulée en termes très généraux et, par conséquent, l'affectation du produit de l'impôt ne doit pas être définie dans le cadre de cet arrêté. Je vous demande dès lors, au nom de la commission, de rejeter la proposition de M. Bächtold.

Eisenring, Berichterstatter: Der Antrag Bächtold geht ganz eindeutig dahin, wo wir das Problem bereits hingestellt

haben: Sollen die Mittel aus der Schwerverkehrsabgabe dem Bunde zukommen, oder sollen sie dem Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen, d. h. vornehmlich den Kantonen und Gemeinden, zugewendet werden? In der Kommission haben wir diese Vorlage beraten unter dem Titel «Beschaffung zusätzlicher Mittel für den Bundeshaushalt». Der Antrag Bächtold läuft nun gewissermassen darauf hinaus, eine Bundeskompetenzordnung zur indirekten Mittelbeschaffung zugunsten der Kantone und der Gemeinden auszuarbeiten, unter Einschaltung gewisser Entlastungen, die beim Bund allenfalls bezüglich der bisherigen Beiträge an den Nationalstrassenunterhalt möglich wären. Der Fehlbetrag in der Bundeskasse würde natürlich bei einer Annahme des Antrages Bächtold nicht geringer; er würde vielmehr gleich gross bleiben, weil wir zweckbestimmte Mittel für andere öffentliche Hände beschliessen würden. Ich glaube, dass die Frage, die Herr Bächtold aufwirft, jedenfalls nicht jetzt geregelt werden kann und muss, sondern dass der Entscheid darüber der Ausführungsgesetzgebung überlassen bleiben kann. Die Kantone werden sich ohnehin melden und das Begehren stellen, dass sie mindestens in den Genuss eines Teils dieser Abgabe gelangen.

Aus dem Konzept heraus, das in den Kommissionsberatungen erarbeitet worden ist, muss ich Ihnen beliebt machen, den Antrag Bächtold-Bern abzulehnen.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: La proposition que vient de présenter M. Bächtold confirme ce que nous avons dit, à savoir que la proposition générale procède de l'improvisation constitutionnelle et que son adoption provoquerait la confusion.

Je crois qu'avant de décider du principe du prélèvement d'une redevance sur le trafic des poids lourds, il convient d'avoir une idée claire de son affectation. Est-elle destinée à assainir les finances fédérales, ce qui me serait certainement très utile? Est-elle au contraire destinée à équilibrer le compte routier fédéral, qui est déjà largement équilibré? Ou faut-il distribuer le produit de cette redevance aux cantons dont le compte routier est déficitaire, mais dont les finances sont par ailleurs équilibrées? La diversité des affectations possibles du produit d'un tel impôt montre que nombreux sont les problèmes qu'il soulève et que ceux-ci doivent être étudiés de manière quelque peu sérieuse avant qu'on institue des dispositions constitutionnelles de caractère général. Cela démontre aussi qu'il convient de ne pas soumettre cette proposition au peuple avant qu'aient été étudiés les problèmes posés par la conception générale des transports.

Pour des raisons de principe et pour sauvegarder l'intérêt des finances fédérales si la proposition de taxe devait avoir un succès devant le Conseil des Etats, puis devant le peuple, je vous invite à repousser la proposition de M. Bächtold, tout au moins provisoirement.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	122 Stimmen
Für den Antrag Bächtold	12 Stimmen

Ziff. II – Ch. II

Angenommen – Adopté

Vizepräsident Generali: Die Gesamtabstimmung über den Bundesbeschluss D über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer werden wir vornehmen, nachdem die Gesamtabstimmungen über die Beschlüsse A, B und C erfolgt sind.

Wir kehren zurück zum Bundesbeschluss A.

Gesamtabstimmungen – Votes sur l'ensemble

C

Bundesbeschluss über die Einführung einer Autobahnvignette

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'une vignette pour l'usage des autoroutes

Für die Annahme des Beschlussentwurfes	94 Stimmen
Dagegen	50 Stimmen

D

Bundesbeschluss über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'un impôt sur le trafic des poids lourds

Für Annahme des Beschlussentwurfes	90 Stimmen
Dagegen	62 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Motion der Kommission. Schwerverkehrsabgabe

Der Bundesrat wird beauftragt, unverzüglich einen Vorentwurf zu einem Bundesgesetz betreffend die Erhebung einer Schwerverkehrssteuer auszuarbeiten und über ihn ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Dieses ist bis Ende 1978 abzuschliessen. Spätestens Ende März 1979 ist der Bundesversammlung eine entsprechende Botschaft mit Gesetzesentwurf zu unterbreiten, so dass die parlamentarische Phase der Gesetzgebung im Laufe des Jahres 1979 abgeschlossen werden kann.

Motion de la commission. Impôt sur le trafic des poids lourds

Le Conseil fédéral est prié d'élaborer immédiatement un avant-projet de loi fédérale concernant la levée d'un impôt sur le trafic des poids lourds et d'engager la procédure de consultation à ce sujet. Celle-ci doit être terminée à fin 1978. Le message et le projet de loi doivent être soumis à l'Assemblée fédérale au plus tard à fin mars 1979, de manière que la phase parlementaire de la procédure soit achevée dans le courant de 1979.

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ständerat, Sitzung vom 24. 11. 1978
Conseil des Etats, séance du

78.019

Bundesfinanzreform 1978
Réforme des finances fédérales 1978

C

Bundesbeschluss über die Einführung einer Autobahnvignette

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'une vignette pour l'usage des autoroutes

D

Bundesbeschluss über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'un impôt sur le trafic des poids lourds.

Antrag der Kommission

Nichteintreten

Proposition de la commission

Ne pas entrer en matière

Hofmann, Berichterstatter: Ich beantrage, die beiden Beschlüsse C und D zusammen zu behandeln. Ich werde mich deshalb zu beiden Beschlüssen in einem Vortrag äussern. Die Kommission beantragt, auf beide Beschlüsse

nicht einzutreten. Sie hat das für beide Beschlüsse bei etwas gelichteten Reihen mit 9:3 Stimmen beschlossen, aus folgenden Gründen: Ähnlich wie bei der Luxussteuer hat der Nationalrat die beiden Beschlüsse gefasst, ohne dass ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt worden wäre, ohne dass eine entsprechende Vorlage des Bundesrates vorgelegen hätte. Wir glauben, dass gerade hier ein Vernehmlassungsverfahren und eine Botschaft, die über wesentliche Punkte Auskunft gäbe, notwendig sind. Ihre Kommission lehnt es, wie bei der Luxussteuer, ab, dass spontan Bundesverfassungsrecht geschaffen werde. Wenn man das nationalrätliche Verhandlungsprotokoll liest, erhält man leicht den Eindruck, es sei dem Nationalrat hier um eine Demonstration des Unwillens darüber gegangen, dass diese Probleme nicht schon längst eingehend behandelt und einer Entscheidung zugeführt wurden. Persönlich teile ich diesen Unwillen, doch darf eine solche Emotion wiederum nicht dazu führen, dass plötzlich ohne genügende Abklärung entschieden wird. Gerade wer grundsätzlich positiv zu den beiden Anliegen (Vignette und Schwerverkehrssteuer) eingestellt ist, muss wünschen, dass das darüber bereits reichlich vorhandene Material nicht nur in den Papieren und Köpfen der Verwaltung und der Kommissionen existiert, sondern dass es durch ein eingehendes Vernehmlassungsverfahren ergänzt, durch eine Botschaft und durch Behandlung in Kommissionen und Räten dem Publikum offengelegt wird. Ein abgekürztes Verfahren, wie es hier geschehen ist, müsste sich negativ auf die Sache auswirken.

Sodann erscheint es nicht als richtig, wenn diese beiden Vorlagen in Zusammenhang mit dem Finanzpaket gebracht werden; sie gehören sachlich nicht zusammen. Die beiden Beschlüsse werfen sehr wahrscheinlich nichts für den allgemeinen Bundeshaushalt ab. Die Autobahnvignette wird gemäss vorgeschlagenem Text als allgemeine Benützungsgeld zur Deckung von Strassenkosten vorgeschlagen, und eine gleiche oder ähnliche Zweckbestimmung wäre wohl auch mit der Schwerverkehrssteuer zu verbinden. Solche und weitere Fragen, wie Beteiligung der Kantone, Erhebungsmodalitäten usw., müssten auch vor einer nur grundsätzlichen Abstimmung über die Einführung der beiden Dinge abgeklärt und dem Souverän unterbreitet werden.

Sicher dürfen auch die beiden Probleme nicht, wie es jetzt der Fall wäre, losgelöst von der GVK behandelt werden. Damit soll keineswegs gesagt sein, dass mit Vignette und Schwerverkehrssteuer zugewartet werden muss bis zur abschliessenden Behandlung der GVK. Es besteht aber ein materieller und innerer Zusammenhang, der nicht auseinandergerissen werden darf. Er muss gewahrt bleiben; die beiden Verkehrssteuern müssen auf die GVK abgestimmt sein, was jetzt mit den vorgeschlagenen Texten nicht der Fall wäre.

Es fragt sich sodann, ob es aus politischen Gründen richtig ist, die beiden Steuern oder Gebühren mit dem Finanzpaket in Zusammenhang zu bringen. Es gibt Kreise, die sagen, soundso viele Bürger würden eine neue Steuervorlage ohne Vignetten usw. nicht akzeptieren. Die Meinungen darüber, wie das Volk über Vignette und Schwerverkehrssteuer entscheiden werde, gehen auseinander, auch in Ihrer Kommission. Wir betrachten die Verbindung der Beschlüsse C und D aber als eine Belastung für das Finanzpaket. Es bestünde die grosse Gefahr, dass sich in der Abstimmungskampagne die Auseinandersetzung von der Hauptsache, der eher komplizierten Finanzvorlage, wegwenden würde zu den beiden Nebenvorlagen und dass hier durch eine sicher zu erwartende Propagandawelle eine allgemeine negative Stimmung geschaffen würde, unter der auch das Finanzpaket zu leiden hätte.

Die Kommission vertritt aber mehrheitlich die Auffassung, dass Vignette und Schwerverkehrssteuer nicht erst mit der Gesamterledigung der GVK behandelt und gelöst werden sollen, sondern dass sie – abgestimmt auf die GVK, nach Abklärung der noch offenen Probleme – dem Volke, vorge-

zogen in getrennten Abstimmungen, unterbreitet werden sollen. Deshalb schlägt Ihnen die Kommission eine Motion vor (S. 12 der Fahne), wonach der Bundesrat beauftragt sei, das Vernehmlassungsverfahren für die Schaffung der Verfassungsgrundlage zur Einführung einer Vignette und einer Schwerverkehrssteuer in die Wege zu leiten und der Bundesversammlung bis spätestens Ende 1979 entsprechende Botschaften zu unterbreiten. Die Frist ist ausgesprochen kurz. Sie beweist aber, dass der Kommission daran liegt, die Sache nicht weiter auf die lange Bank zu schieben, sondern dass sie dringend eine Abklärung innert relativ kurzer Zeit wünscht. Ich darf feststellen, dass Herr Bundesrat Chevallaz in der Kommission diese kurze Frist ausdrücklich akzeptiert hat.

Unter diesen Umständen sind wir der Meinung, dass auch die engagierten Anhänger einer Vignette und einer Schwerverkehrssteuer dieser Eriedigung zustimmen können, weil nicht nichts geschehen soll, sondern innert relativ kurzer Zeit Vorlagen zu erwarten sind, die dann dem Volk unterbreitet werden sollen.

Ich beantrage Ihnen in diesem Sinne, auf die Vorlagen C und D nicht einzutreten und die Motion der Kommission erheblich zu erklären.

Präsident: Wie schon der Herr Kommissionspräsident, beantrage auch ich Ihnen, die Eintretensdebatte zu den beiden Beschlüssen C und D und zur Motion gemeinsam zu führen.

Zumbühl: Ich möchte mich zur Hauptsache zum Antrag C, Autobahnvignette, äussern. Die ständerätliche Kommission beantragt grossmehrheitlich Nichteintreten auf die Vorlagen C und D. Ich bin bis jetzt den Vorschlägen der Kommission weitgehend gefolgt; hier komme ich aber nicht mehr recht mit. Die Vignette ist nicht etwa ein ausgesprochen nidwaldnerisches Anliegen oder Steckenpferd. Sie interessiert uns alle in gleichem Masse, ungeachtet der Herkunft oder politischen Gesinnung. Niemandem kann es gleichgültig sein, wer den künftigen Unterhalt der Nationalstrassen finanzieren soll.

Nach dem positiven Entscheid des Nationalrates vom 28. September (94 Ja und 50 Nein oder 65 Prozent Ja- und 35 Prozent Neinstimmen, also vielleicht doch etwas mehr als nur eine kleine Demonstration) ist die vielleicht dann und wann etwas von einseitigen Interessen geprägte Presse nicht mehr müde geworden, gegen die Vignette zu kämpfen. Unter den Schlagzeilen, es sei eine Illusion, mit Vignetten auf der Strasse Geld zu finden, oder mit Vignetten könne man nicht Finanzlöcher stopfen, will man wahr machen, dass 30 Franken beinahe den Ruin des Automobilisten bedeuten. Mir kommt das vor, wie wenn man von einem finanziellen Ruin des Theater- oder Sportfreundes sprechen würde, wenn er die Eintrittskarte zu bezahlen hat. Verlieren wir doch auch hier die Massstäbe nicht! Wir müssen schliesslich auch den Aufschlag der Motorhaftpflichtversicherung ab Neujahr ohne Murren auf uns nehmen. Jedermann weiss heute, dass die Nationalstrassen ungeheure Kosten verursachen. Der Bau ist einmalig, was aber viel mehr zählt, ist der Unterhalt. Man hat zum Beispiel errechnet, dass der Abschnitt der N2 – für mich das naheliegendste Beispiel – mit rund 23 km durch den Kanton Nidwalden, inklusive Lopper- und Seelisbergtunnel, einen jährlichen Aufwand von rund 6 Millionen an Unterhaltskosten erfordert. Wenn das im kleinen Kanton Nidwalden so aussieht, wie dann anderswo? Und wer soll das bezahlen? Nur wir, die Einheimischen, oder darf auch der Ausländer zu einem bescheidenen Beitrag verpflichtet werden? Ich meine: ja, wir stehen diesbezüglich nicht allein auf weiter Flur, denn unsere Nachbarstaaten, mit Ausnahme der Bundesrepublik Deutschland, tun dasselbe; ja sogar die Bundesrepublik erhebt eine Abgabe für die Cars. Man wird entgegenhalten – man hat ja bereits darauf hingewiesen –, dass die GVK die Vignette vorsieht, aber erst in einem späteren Zeitpunkt, d. h. wenn die verfassungs-

rechtlichen Grundlagen gesamthaft geschaffen sind. Auch die Motion, welche die Kommission beantragt, wird noch einen reichlichen Zeit- und Geldverlust bedeuten: Ende 1979 Botschaft, 1980 Vernehmlassung, eventuelle Beratung in den Räten, 1981 meinetwegen Volksabstimmung und vielleicht 1982 Inkraftsetzung, also von heute an wird es mindestens drei Jahre dauern, und Hunderte von Millionen schwimmen davon auf Nimmerwiedersehen.

Wenn wir jetzt wieder dieses Anliegen «Vignette», welches seit Jahren – ich möchte das ausdrücklich erwähnen: seit Jahren – anhängig ist, erledigen wollen, so kommt das einem erneuten Hin- und Herschieben gleich. Ich meine, wir sollten rasch schalten und im gegenwärtigen Zeitpunkt, wo man zur notwendigen Sanierung des Bundeshaushaltes krampfhaft nach neuen Finanzquellen sucht, nicht nur einzelne, sondern alle Möglichkeiten ausschöpfen, und vor allem diejenigen, die auf eine breite Basis abgestützt sind und niemanden über Gebühr belasten. Verschiebe nicht auf morgen, was du heute kannst besorgen!

Ich habe den blauen Bericht des Amtes für Strassen- und Flussbau studiert und mit Interesse wahrgenommen, was man von dieser Seite her feststellt. Die Berechnungen, die sich vielfach auf reine Schätzungen abstützen, müssen vielleicht doch in einigen Punkten mit bestimmten Fragezeichen versehen werden. Aber angenommen, sie würden genau stimmen, so verblieben immerhin rund 200 Millionen Reinertrag, eine schöne Summe, es sei denn, wir hätten den Respekt vor den Millionen ganz verloren. Wenn auch der Ertrag aus der Vignette nicht direkt der Bundeskasse zufließt, so ist das doch sicher noch kein Grund dafür, dass man vorderhand einfach wieder darauf verzichtet. Ob die Einnahmen in den einen oder den andern Hosensack des Bundes gelangen, bleibt von nebensächlicher Bedeutung, wichtig ist, dass sie einfließen. Ich bin überzeugt davon, dass die Mehrheit unserer Bürger aus dieser Schau ihre Überlegungen anstellt.

A propos Bürger: Im Nationalrat hat es geheissen, alle hätten den Bürger gepachtet, Befürworter und Gegner der Vignette. Ich habe die Volksmeinung keineswegs gepachtet, aber ich habe mir doch die Mühe genommen, seit längerer Zeit, soweit das einem einzelnen überhaupt möglich ist, zu erforschen, was der Bürger sagt. Und mir scheint die Situation klar zu sein: die Vignette ist fällig!

Die Belastung der Vorlage ist ein Argument, auch das wird ins Feld geführt; ist aber nicht eher das Gegenteil der Fall? Ich glaube, dass der Bürger der Gesamtvorlage, dem Finanzpaket, eher zustimmt, wenn er sieht, dass alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Übrigens: Ich kann doch nicht glauben, dass die GVK – eine gründliche und wertvolle Arbeit, das sei anerkannt – irgendwelchen Schaden erleiden wird, wenn der Vignettenentscheid vorgezogen wird. Vermutlich wird die GVK noch viel zu reden geben, und es könnte nur von Vorteil sein, wenn ein Entscheid zum voraus gefallen ist. Auch der Sprechende ist Mitglied des TCS und bezahlt den jährlichen Mitgliederbeitrag, der ja noch etwas höher liegt als die Kosten für die Vignette, und ich zahle ihn trotzdem ohne Widerwillen. Wir wollen hoffen, dass auch die Spitzen der Automobilverbände und der Fremdenverkehrsverbände die Massstäbe nicht verlieren und nicht unnötig das Feuerhorn blasen.

Der Nationalrat hat den Abschnitten C und D mehrheitlich zugestimmt, machen wir doch endlich ernst mit dem Finanzpaket, helfen wir Differenzen wegräumen, statt neue zu schaffen! Ich beantrage deshalb, im Gegensatz zur Kommission, Eintreten auf die Abschnitte C und D und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Weber: Ich habe in der Herbstsession in dieser Sache meine Motion begründet; sie ist als Postulat an den Bundesrat überwiesen worden.

Da im Bund nicht nur das Geld rar zu sein scheint, sondern auch die Zeit, um solche Sachen ernsthaft zu diskutieren, verzichte ich darauf, die gemachten Darlegungen zu wiederholen. Ich bin mit Herrn Hofmann und damit mit

der Mehrheit der Kommission nicht einverstanden, wenn das Nichteintreten damit begründet wird, die Vorlage würde das Steuerpaket belasten. Erstens sind die Verfassungsartikel nicht Bestandteil einer einzigen Vorlage, sondern werden als Sonderaktion dem Volk wohl gleichzeitig, aber als besondere Frage unterbreitet. Im Gegenteil, ich bin davon überzeugt, dass die beiden Verfassungsgrundsätze dem Volk die Zustimmung zum Finanzpaket wesentlich schmackhafter machen werden; da bin ich mit Herrn Zumbühl einig.

Man glaubt auch, die beiden Anliegen müssten als Rosinen in der GVK belassen werden. Ich wiederhole: Es ist eine Illusion, wenn man glaubt, die Gesamtverkehrskonzeption in globo unter Dach bringen zu können. Daneben gelten die Gründe, wie sie von Herrn Zumbühl dargelegt worden sind. Im Gegensatz zu Herrn Zumbühl beginne ich die Beiträge an den TCS mit etwas Widerwillen zu bezahlen. Ich danke Herrn Zumbühl für seinen Antrag. Ich möchte übrigens auch Herrn Heimann ein Dankeschön sagen für seine positiven Interventionen bei der Verrechnungssteuerfrage. Ich stelle Ihnen hier im Rat den Antrag, auf die Vorlage einzutreten und den Verfassungsartikeln zuzustimmen.

Muhlem: Wir waren in der Kommission keineswegs einig in der Frage des Nichteintretens; einig waren wir nur im Ausgangspunkt, dass Schwerverkehr und Autobahnvignette ein echtes Problem sind. Sie müssen gelöst werden, entweder als Teilvorwegnahme einer GVK oder als Teil eines ins Ganze eingebetteten Vorschlages. Faktum ist, dass wir heute als Ständeräte die beiden Beschlüsse des Nationalrates vor uns haben. In der Kommission haben wir festgestellt, dass bei der Behandlung dieser Vorlagen wesentliche Vorschriften des Geschäftsverkehrsgesetzes verletzt wurden. Kein Parlament kann aber Gesetze, und hier sogar Verfassungssätze, schaffen, ohne ein Minimum von Verfahrensnormen einzuhalten. Nach Artikel 93 Absatz 1 der Bundesverfassung kann eine Kommission einen Vorschlag (Eznelinitiative) einbringen. Nachdem der Nationalrat und vorgängig seine Kommission separate Bundesbeschlüsse geschaffen haben (C und D), muss ich annehmen, dass es sich hier um das sogenannte Initiativrecht eines Rates handelt. Das ist völlig zulässig. Das muss übrigens in einer parlamentarischen Demokratie zulässig sein. Aber gleichzeitig muss der antragstellende und einbringende Rat gewisse Vorschriften, die wir im Geschäftsverkehrsgesetz selbst geschaffen haben, einhalten. Diese sind in einem Artikel 21 octies normiert, nämlich: «Geht der Vorschlag in der Form des ausgearbeiteten Entwurfes von einer Ratskommission aus» – das war damals die nationalrätliche Kommission – «so wird er zusammen mit einem erläuternden Bericht sämtlichen Mitgliedern des Rates zur Kenntnis gebracht und dem Bundesrat zur Stellungnahme überwiesen.» Es braucht somit zwei elementare Voraussetzungen: einen Bericht der Kommission – der leider nicht vorliegt – und die Stellungnahme des Bundesrates, die ebenfalls aussteht.

Herr Kommissionspräsident Hofmann hat bereits dargelegt, dass der Nationalrat diesen Vorschriften offenbar keine oder sicher zu wenig Bedeutung zugemessen habe. Mit mir nahmen noch zwei weitere Kollegen der Kommission des Ständerates an, man könnte eintreten und der Ständerat könnte diese Vorschriften nachholen. Wir können in diesem Rat die Behandlung der Vorlage aussetzen, also zunächst eintreten und damit politisch erklären: Wir wollen, dass in den beiden Bereichen etwas geschieht, und den Bundesrat einladen, Stellung zu C und D zu beziehen. Wir sind in der Minderheit geblieben. Wir haben die strengere Auffassung unserer Kollegen gehört. Diese erklärten: Das kann nicht der Zweitrat nachholen; das kann nur der Erstrat selbst tun. Für die heutige Verhandlung haben wir auf die Wiederaufnahme dieses Antrages verzichtet. Eines aber: Die Motion hat nach unserer Betrachtung zu wenig Gewicht, um den parlamentarischen Willen nach aussen zu bekunden, dass hier nun etwas geschehen

soll. Es liegen bereits drei Motionen in der Schublade des Bundesrates. Ich meine: Der Bundesrat wird durch seine Erklärungen deutlich machen müssen, dass er jetzt dringend handeln will und diese beiden Probleme Schwerkverkehr/Autobahnvignette nicht mehr auf die lange Bank schiebt.

Ich werde mich der Stimme enthalten, was ich schon mit meiner Stellungnahme in der Kommission andeutete.

Helmann: Ich muss Ihnen sagen, dass ich über die Psychologie der eidgenössischen Räte erstaunt bin. Wir müssen doch sehen, dass der Stimmbürger seinerzeit die Bundesfinanzvorlage deshalb abgelehnt hat, weil er die Auffassung hatte, die Steuern seien angesichts der mangelnden Einsparungen zu hoch. Es war doch ein Verdikt gegen die Zunahme der Bundesausgaben.

Was tun wir jetzt? Wir beabsichtigten eine Vorlage zu präparieren, die beim Volk eher Annahme finden würde, und das Ergebnis ist eine grossartige Jagd nach neuen Einnahmen und die völlige Ausserachtlassung, dass es im Bundeshaushalt heute noch Millionen an möglichen Einsparungen geben würde. Wir werden uns darüber bei der Behandlung des Voranschlages noch näher äussern.

Mit der Vignette wollen wir 230 Millionen Franken holen und mit der Schwerkverkehrsabgabe 320 Millionen. Das gibt total 550 Millionen Franken. Ich gebe zu, dass der Schwerkverkehr wesentlich stärker belastet werden muss, weil er auch entsprechende Kosten verursacht. Aber es ist doch nicht jetzt der Moment, herausgerissen aus allen Ueberlegungen des Gesamtverkehrsplanes und so weiter, diese beiden neuen Steuern so husch, husch dem Stimmvolk schmackhaft machen zu wollen. Zur Vignette: Da wird meines Erachtens ausser acht gelassen, dass diese erhebliche administrative Umtriebe mit sich bringen wird. Denken Sie sich die Autoschlängen an der Grenze. Es ist gesagt worden, dass wir die Vignette auch noch im Ausland verkaufen würden. Stellen Sie sich die Verkaufsstellen vor, die wir da organisieren müssen. Das ist völlig undenkbar. Wir sind ein Touristenland. In der letzten Saison war hier von den Bergkantonen und anderen zu hören, wir müssten etwas für den Tourismus tun. Wir haben Millionen mehr bewilligt, um für den Tourismus zu werben. Jetzt stimmt Kollega Zumbühl zu, den Ausländern eine Vignette aufzuerlegen und die Ausländer womöglich noch davon abzuhalten, unser Land zu besuchen.

Ich muss ein weiteres Mal sagen: Ich verstehe diese Politik nicht. Es wird ebenso behauptet, dass die Ausländer nur das Land durchfahren würden und kein Benzin tankten. Natürlich gibt es solche. Es gibt auch Schweizer, die andere Länder durchfahren und kein Benzin tanken. Aber wenn Sie sich in unserer Geographie aufhalten: Sie können feststellen, dass in jedem Dorf der Schweiz ausländische Wagen stehen; die sind nicht mit Wasser gekommen und fahren auch nicht mit Wasser herum. Sie tanken bei uns, und bei jedem Liter, den sie von uns kaufen, müssen sie nahezu 60 Rappen an Steuern bezahlen. Wenn wir den allgemeinen Strassenverkehr mehr belasten wollen, so kann man das untersuchen. Aber dann wäre es doch einfacher, wir erhöhten den Treibstoffzuschlag um 5 Rappen. Das gäbe genau gleich viel Geld wie die Vignette. Dann zahlt jener tatsächlich die Kosten, die er verursacht, und die ganze Frage ist ohne jeden administrativen Umtrieb gelöst. Ich weiss, dass die Automobilverbände auch an diesem Vorschlag keine Freude haben. Das ist aber nicht entscheidend, sondern entscheidend ist doch: Wenn ich zwischen zwei möglichen Einnahmen wählen muss, wähle ich jene Einnahme, die mir keine Umtriebe verschafft und die niemanden vor den Kopf stösst, um so mehr als wir in unserem Lande verhältnismässig billiges Benzin haben.

Diese Ueberlegungen müssen eindeutig dazu führen, Ihnen den Nichtintretensantrag der Kommission zu empfehlen. Was die Motion betrifft, werde ich mir gestatten, noch einen Antrag zu unterbreiten, wenn sie zur Behandlung kommt.

Vincenz: Ich bin ein Anhänger einer Autobahnvignette und kann auch, unter bestimmten Bedingungen, einer Schwerkverkehrssteuer zustimmen. In diesem Sinn bedaure ich, dass der Bundesrat nicht schon früher, auf dem ordentlichen Weg, uns entsprechende Vorlagen unterbreitet hat. Die Diskussion über diese Fragen läuft nun seit ungefähr drei Jahren. Man hätte also die Möglichkeit gehabt, die beiden Vorlagen einzubringen, zu diskutieren und allenfalls genehmigen zu lassen.

Da ich aber ein Befürworter der Autobahnvignette bin, vertrete ich auch die Auffassung, dass wir keinesfalls die beiden Vorlagen in dieses Finanzpaket einbauen dürfen. Ich teile nicht die Ansicht von Herrn Weber, dass damit das Finanzpaket schmackhafter gemacht würde. Im Gegenteil, wir müssen uns bewusst sein, dass Kräfte am Werk sein könnten, die wegen der Autobahnvignette und der Schwerkverkehrssteuer das Gesamtpaket bekämpfen würden. Wir dürfen nicht vergessen, dass ein Nein zu Nummer 2 auch sehr schnell zu einem Nein bei den Nummern 3 und 4 führt. Das hat die Erfahrung wiederholt gezeigt. Ich hätte also Bedenken, jetzt die erwähnten zwei Finanzierungsmöglichkeiten in ein Paket einzubringen, über dessen Schicksal wir uns gar nicht im klaren sind. Andererseits verstehe ich die Ungeduld gewisser Kreise. Man fordert – das ist momentan sehr populär – eine Belastung des Strassenverkehrs. Wir sind aber in der Kommission nach eingehender Aussprache zur Ueberzeugung gelangt, dass sich das nun vom Nationalrat gewählte Vorgehen zur Lösung dieses politisch bedeutungsvollen Problems nicht eignet, und dies vor allem auch deshalb, weil die Kantone davon stark betroffen werden. Den Kantonen hat man indessen keine Möglichkeit gegeben, sich konkret zu den beiden Vorlagen zu äussern. Eine Vernehmlassung hat nicht stattgefunden. Es würde in weiten Kreisen nicht verstanden, wenn man auf Bundesebene derartige Erlasse beschliessen würde, ohne nach unten die Meinung zu erforschen.

Das ist die Ueberlegung, die mich dazu führt, Ihnen zu empfehlen, jetzt nicht eine Autobahnvignette und eine Schwerkverkehrssteuer in das vorliegende Finanzpaket einzubauen.

Für diese Stellungnahme spricht aber noch ein weiterer Grund, auf den Herr Zumbühl bereits hingewiesen hat. Herr Zumbühl hat gesagt, es sei mehr oder weniger gleichgültig, in welchen Sack diese Mittel fliessen. Ich bin mit ihm einig, dass sie in jedem Fall primär in das Portemonnaie des Bundes gelangen. Bevor ich dieser Vorlage zustimmen kann, möchte ich aber wissen: In welchen Sack werden diese Gelder vom Bund aus gehen? Wie werden diese Mittel schliesslich verteilt? Bleiben sie in der Bundeskasse, gehen sie in die Nationalstrassenrechnung oder gelangen sie zu einem Teil in die Rechnung der Hauptstrassen und der Alpenstrassen? Hier stehen sehr vitale Interessen zur Diskussion. Solange wir die Verteilungsmodalitäten dieser Abgaben nicht kennen, können wir nicht pauschal unsere Zustimmung erklären unter Hinweis auf die Regelung, die im Gesetz erfolgen soll.

Noch ein Wort zur Motion. Ich bin erstaunt, dass Herr Muheim sagt, die Motion hätte zu wenig Gewicht. Herr Bundesrat Chevallaz hat in der Kommission erklärt, er sei bereit, die Vorlagen aufgrund der Motion einzubringen, und zwar nicht im Jahre 1990, sondern bis Ende 1979. Mit der Motion würden wir also dem Bundesrat einen zeitlich beschränkten Auftrag erteilen, und wir haben die Zusicherung des Bundesrates – ich hoffe, dass Herr Bundesrat Chevallaz das heute bestätigen wird –, dass diesem Auftrag entsprochen werden soll. Das ist ein Verfahren, das bei uns üblich ist und dem wir ein gewisses Vertrauen entgegenbringen können. Wir haben in der Motion eine Frist gesetzt, weil wir der Auffassung sind, dass gewisse Kreise doch dafür zu gewinnen wären, auch diese beiden Fragen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts zu lösen. Mit Bezug auf die zeitliche Abwicklung dieses Geschäftes hätten wir in diesem Fall einige Bedenken. Die Ueberle-

gungen der Gesamtverkehrskonzeption können wohl mit- einbezogen werden, doch haben wir unabhängig von der Endlösung der Gesamtverkehrskonzeption das jetzt beantragte Vorgehen gewünscht und gefordert. Wir sind der Meinung, dass diese beiden Vorlagen, die zusätzlichen Mittel bringen sollen, bereits im nächsten Jahr in den eidgenössischen Räten behandelt werden müssen. Es muss aber ein Verfahren in der Vorbehandlung eingeschaltet werden, das wir verantworten können. Ich bitte Sie, der Kommission zuzustimmen.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Le Conseil fédéral, vous le savez, ne s'oppose pas de manière fondamentale à ces deux projets, il estime que le trafic doit être frappé; il sait que les poids lourds ne paient pas ce qu'ils coûtent au compte routier; le problème de la vignette mérite d'être étudié avec attention et diligence. Mais, en revanche, le Conseil fédéral formule à ces deux propositions une catégorique opposition de méthode. Nous avons en effet établi, par quelques 15 ou 16 millions, je crois, et des années de travail, une conception générale des transports. Nous préparons activement une répartition des tâches entre les cantons et la Confédération. C'est dans ce double cadre et en fonction de ce double cadre que doivent être élaborés des articles constitutionnels. Un article constitutionnel, à notre avis, ne se décide pas dans le bleu du ciel, il faut en préciser l'encadrement, le terrain et fixer, pour le moins, les modalités d'application, la substance et la destination. Cela ne signifie pas pour nous le renvoi aux calendes grecques. La préparation de ces projets, qui est déjà avancée, puisque nous avons en main déjà le document de la conception générale des transports et une étude poussée de l'imposition des poids lourds, se fera dans les délais demandés par la motion de votre commission; le Conseil fédéral en a pris l'engagement et il vous le confirme.

D'autre part, il n'y a pas eu de consultation ni des associations d'usagers, ni des cantons, ni des organisations économiques. Je sais bien que les consultations ne sont pas une obligation constitutionnelle absolue, ni même légale, mais il faut reconnaître que c'est d'un usage utile et que c'est même d'un usage nécessaire. Cela permet de mieux tenir compte, en élaborant les articles constitutionnels et, plus tard, la loi, des intérêts en cause, d'aménager, de corriger le projet et souvent de désarmer des oppositions, ce qui me paraît important. Le parachutage est une excellente méthode de tactique militaire, mais c'est une mauvaise méthode en matière de législation et de constitution. Enfin, on a souligné, M. Vincenz et M. Heimann l'ont rappelé tout à l'heure, le problème de l'opportunité d'une concentration et d'une accumulation fiscale. Ce problème doit être regardé de près en fonction d'un peuple qui, nous le savons, n'a jamais marqué un enthousiasme débordant pour les impôts nouveaux, et à cet égard, on peut bien penser que ces deux articles constitutionnels lui créaient un supplément d'inquiétude fiscale en face du projet que nous lui présentons. Dès lors, conformément à votre commission, le Conseil fédéral recommande de ne pas entrer en matière et d'accepter la motion proposée par votre commission.

Bundesbeschluss C – Arrêté fédéral C

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
(Nichteintreten)

23 Stimmen

Für den Antrag Zumbühl/Weber (Eintreten)

8 Stimmen

Bundesbeschluss D – Arrêté fédéral D

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
(Nichteintreten)

20 Stimmen

Für den Antrag Zumbühl/Weber (Eintreten)

9 Stimmen

Motion der Kommission

Der Bundesrat wird beauftragt, das Vernehmlassungsverfahren für die Schaffung der Verfassungsgrundlage zur Einführung einer Autobahnvignette und einer Schwerverkehrssteuer in die Wege zu leiten und der Bundesversammlung bis spätestens Ende 1979 entsprechende Botschaften zu unterbreiten.

Motion de la commission

Le Conseil fédéral est prié d'engager la procédure de consultation en vue de la création d'une base constitutionnelle pour l'institution d'une vignette pour l'usage des autoroutes et d'un impôt sur le trafic des poids lourds et de soumettre à cet effet un message aux Chambres fédérales jusqu'à la fin de 1979 au plus tard.

Helmann: Im Grunde genommen betrachte ich diese Motion als parlamentarischen Leerlauf. Wir haben eine Kommission, der auch unser Kollega Muheim angehört, die nach Möglichkeiten suchte, den parlamentarischen Betrieb etwas flüssiger zu gestalten. Nun bringen wir dem Bundesrat wieder eine Motion mit einem Auftrag, der den Bundesrat bereits beschäftigt. Der Bundesrat ist nach der Gesamtverkehrskonzeption verpflichtet, die Frage zu studieren, wie der Motorfahrzeugverkehr die Kosten bezahlen soll, die er verursacht. Dazu kommt, dass wir neben der Auflage, er möchte das Vernehmlassungsverfahren für die Schwerverkehrssteuer in die Wege leiten, ihn hier auch verpflichten wollen, sich auf die Autobahnvignette zu konzentrieren.

Ich hatte bereits Gelegenheit auszuführen, dass, wenn man auf diese Art und Weise aus dem Motorfahrzeugverkehr mehr Steuern herausholen will, es doch viel einfacher ist, wenn wir das über die Treibstoffzollzuschläge tun, weil auf diese Weise administrativ jede Schwierigkeit wegfällt.

Ich könnte mir vorstellen, dass Herr Bundesrat Chevallaz die Erklärung abgibt, dass er auch diese Variante prüfen will. Dann kann ich mich bei der Ueberweisung der Motion der Stimme enthalten oder dagegen stimmen. Wenn diese Zustimmung nicht kommt, würde ich Ihnen beantragen, mindestens aus der Motion die Autobahnvignette zu streichen.

Andermatt: Zu den Ausführungen von Herrn Kollega Heimann noch ein Wort. Unser Rat hat im letzten Jahr, das war am 4. Juni 1977, einen Antrag gutgeheissen im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenartikel der Bundesverfassung, der folgendermassen lautete: «Der Bundesrat wird beauftragt, beförderlichst eine Vorlage über die Revision von Artikel 36bis, 36ter und 37 Bundesverfassung zu unterbreiten, die in Anlehnung an das Gesamtverkehrskonzept folgende Probleme in einer umfassenden rechtlichen Konzeption neu regelt: Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, Ausbau der Hauptstrassen, zusätzliche Mehreinnahmen durch Abgaben der Strassenbenützer, zum Beispiel Belastung des Schwerverkehrs, Einführung von Vignetten und so weiter, Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Strassenwesen». Der Bundesrat hat den Auftrag bereits erhalten, dieser Antrag wurde auch im Nationalrat angenommen und an den Bundesrat überwiesen. Wenn wir heute nun darüber diskutieren, ob wir die Vignette aus der Motion herausnehmen sollen oder nicht, so glaube ich, dass das nicht richtig ist. Wenn wir heute eine Motion überweisen und den Bundesrat ersuchen, das Problem der Vignette und des Schwerverkehrs nochmals zu

studieren, so glaube ich, wollen wir einfach betonen, dass der Ständerat nicht, wie das zum Teil in den Massenmedien nach der Kommissionssitzung gesagt wurde, nein sagt zu Vignette und nein zur Schwerverkehrsbelastung, sondern dass wir der Meinung sind, solche Dinge sollten gut und gründlich geprüft werden. In diesem Sinne glaube ich, dass es richtig ist, dass wir die Vignette in der Motion drin lassen. Ich empfehle Ihnen, den Antrag von Herrn Kollega Heimann abzulehnen.

Hofmann, Berichterstatter: Ich möchte den gleichen Antrag stellen, also den Antrag Heimann abzulehnen. Die Kommission wollte mit der Motion vorerst einmal unbedingt den Eindruck vermeiden, sie sage materiell zu den beiden Problemen nein. Das wollen wir nicht. Wir wollen ein normales gründliches Vernehmlassungsverfahren, das gerade bei diesen Problemen in den Verbänden, wirtschaftlichen Interessen und so weiter eine derart erhebliche Rolle spielt. Dann wollen wir Botschaften des Bundesrates, in denen das Vernehmlassungsverfahren verarbeitet ist, also gründlichere Abklärung und bessere Vorbereitung. Wir sagen in der Motion nicht, in welchem Sinne. Der Bundesrat kann z. B. eine Botschaft an das Parlament richten und sagen: Wir betrachten die Vignette als falsch, wir beantragen aber das und das, zum Beispiel, wie Herr Heimann sagt, einen Treibstoffzuschlag. Aber darüber wollen wir genaue Unterlagen und Orientierungen, und deshalb gehört auch die Vignette zur Motion. Beide Probleme sind höchst aktuell und sollen in diesem Sinne vorbereitet und alsdann durch das Parlament behandelt werden.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Je voudrais, très rapidement, dire deux mots à ce sujet puisque M. Heimann me demande de prendre position sur ce problème: le Conseil fédéral, comme M. Andermatt l'a fait observer tout à l'heure, s'est engagé à étudier les deux problèmes, celui des poids lourds et celui de la vignette. Cela ne signifie pas nécessairement que ses conclusions seront positives sur les deux objets, comme l'a dit M. le président de la commission, mais l'étude sera faite et ce dans les délais réclamés par notre commission.

Heimann: Nach dieser Erklärung von Herrn Bundesrat Chevallaz, die die Frage offen lässt und noch genau untersuchen und auch die übrigen Möglichkeiten in die Untersuchungen miteinbeziehen will, erspare ich Ihnen die Abstimmung über die Teilung der Motion.

Ueberwiesen – Transmis

Präsident: Damit ist dieses Paket Finanzreform und Anhängsel für uns im Moment erledigt. Beim Bundesbeschluss A gibt es natürlich keine Abstimmung, sondern es handelt sich ja um die Differenzbereinigung, er geht wieder zurück an den Nationalrat.

An den Nationalrat – Au Conseil national

78.019

Bundesfinanzreform 1978

Réforme des finances fédérales 1978

C

Bundesbeschluss über die Einführung einer Autobahnvignette

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'une vignette pour l'usage des autoroutes

Antrag der Kommission

Festhalten

Antrag Bonnard

Zustimmung zum Ständerat (= Nichteintreten)

Proposition de la commission

Maintenir

Proposition Bonnard

Adhésion à la décision du Conseil des Etats (= ne pas entrer en matière)

M. Bonnard: Je vous propose de ne pas entrer en matière. Les motifs que j'invoque n'ont rien d'original. Ce sont exactement ceux qui ont conduit le Conseil des Etats à prendre la décision à laquelle je vous demande d'adhérer. Je les rappelle très sommairement. Ni la constitution ni la loi n'imposent une procédure de consultation lors de l'élaboration d'un texte constitutionnel. En revanche, un usage s'est introduit dans ce sens et il vaut bien, par sa continuité, une disposition légale. Cette façon de procéder est utile et même nécessaire car elle permet de mieux tenir compte des intérêts en cause et souvent de désarmer des oppositions fatales au projet. Or, en l'espèce, il n'y a eu aucune consultation des associations d'usagers: Touring Club et Automobile-Club, par exemple; aucune consultation des cantons; aucune consultation enfin des associations économiques. Or ces associations ont un intérêt évident à pouvoir s'exprimer au nom des usagers. Les cantons aussi doivent être consultés car les contrôles nécessaires poseront de nombreux problèmes au niveau cantonal. N'oublions pas en particulier l'avis des associations économiques notamment de celles du tourisme, c'est-à-dire d'une branche directement touchée par l'introduction d'une vignette. Qui plus est, le Conseil fédéral lui-même n'a pas eu la possibilité de procéder à une étude suffisamment approfondie de toutes les questions que pourrait poser l'introduction d'une vignette. Il n'a dès lors pas pu faire connaître aux Chambres son avis motivé et définitif. Il n'a donné qu'un premier avis qui, nécessairement, laisse dans l'ombre un certain nombre de problèmes. Cette double carence dans la consultation, au niveau du gouvernement, d'une part, au niveau des cantons et des associations d'autre part, nous interdit, à mes yeux, de pousser maintenant plus avant l'examen du projet. Si nous insistons, nous courons à l'échec presque à coup sûr. Ni les cantons, ni les associations dont je parlais il y a un instant, en particulier les associations d'usagers et Dieu sait leur importance, n'accepteront d'appuyer un projet qui les touche aussi directement et sur lequel il n'ont pas reçu les explications détaillées que seul un rapport gouvernemental peut fournir.

Le Conseil des Etats a voté dans cette affaire une motion qui invite le Conseil fédéral à engager la procédure de consultation en vue de la création des bases constitutionnelles nécessaires aussi bien pour la vignette que pour l'imposition du trafic lourd. Votre commission vous invite à vous rallier à cette motion. Le Conseil fédéral a déclaré d'une manière parfaitement claire devant la commission qu'il était décidé à agir dans ce sens avec la détermination requise. Cela doit nous suffire pour l'instant. Je vous recommande, dès lors, de ne pas entrer en matière.

Kaufmann: Ich möchte kurz folgendes feststellen: Wir sind in dieser Differenzvereinbarung vom Ständerat nicht sehr verwöhnt worden, und bei den Strassenverkehrsabgaben sind die Vorschläge des Ständerates meiner Auffassung nach auch nicht besonders originell. Der Stände-

rat schlägt eine Motion zur Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens vor. Schon in der Kommission habe ich gesagt, diese Motion erweise sich als ein «Postulätchen». Ich erinnere daran, dass der Ständerat schon lange Gelegenheit gehabt hätte, die Motion, die seinerzeit durch Frau Uchtenhagen eingebracht worden ist, erheblich zu erklären. Diese Motion ruht aber meines Wissens in den Schubladen oder im Keller des Ständerates. Die Kommission des Ständerates hat seit 1974 in dieser Frage Berichte und Stellungnahmen des Bundesrates angefordert. Der Bundesrat wird mit unserem Antrag daher auch keineswegs überfahren. Der Bundesrat weiss seit 13 Jahren um dieses Anliegen, und seit sechs Jahren liegen Begehren aus dem Nationalrat vor. Wir haben zudem seit 1968 umfangreiche Berichte des Bundesrates und des Amtes für Strassen- und Flussbau zu dieser Frage. Es ist aber ein offenes Geheimnis, dass der Bundesrat in dieser Sache nichts unternehmen will. Deshalb hat der seinerzeitige Beschluss des Nationalrates Signalwirkung gehabt. Persönlich glaube ich, dass wir in der Differenzbereinigung durchaus eine Einigung mit dem Ständerat erzielen könnten, und zwar auf folgender Basis: Wir halten gemäss Mehrheitsantrag an unserem Beschluss fest und dürfen dann vielleicht vom Ständerat auch ein Eintrreten erwarten, wobei ich von mir aus – und ich glaube, das ist die Meinung vieler – sagen würde: Der Ständerat kann sich zur Behandlung der Verfassungsgrundlage ohne weiteres die notwendige Zeit lassen, d. h. er kann zuwarten, bis das Vernehmlassungsverfahren, das er wünscht, durchgeführt ist. Der Unterschied zwischen den beiden Stellungnahmen liegt darin, dass bei Festhalten an unserem Beschluss die Behandlung eines Zulassungsartikels jederzeit weiterverfolgt und vom Parlament aus der nötige Druck auf den Bundesrat ausgeübt werden kann. Wenn Sie jetzt die Frage der Verfassungsgrundlage ausklammern und dem «Postulätchen» des Ständerates zustimmen, so wird es weitere 13 Jahre dauern, bis diese Sache tatsächlich dem Volk zur Abstimmung unterbreitet wird. Dabei geht es gar nicht um die Einführung der Vignette, sondern um die Frage, ob das Volk zu einer Zulassungsgrundlage Stellung beziehen kann.

M. Richter, rapporteur: C'est par 14 voix contre 8 que la commission a décidé de maintenir son arrêté pour les motifs évoqués par les partisans de l'institution d'une vignette.

Je vous rappelle que dès le début de nos débats, le Conseil fédéral s'est fondamentalement opposé à la discussion des arrêtés et partant de l'idée – et le chef du Département des finances l'a déclaré devant le Conseil des Etats – que les investissements qui ont été faits pour l'étude de la conception générale des transports méritaient de la part du Parlement davantage d'attention au moment où une application devait être trouvée. Par conséquent, il y avait lieu d'examiner ces arrêtés dans toute leur ampleur. L'institution d'une vignette ne pouvait pas être adoptée sans que l'on recoure à la procédure de consultation. C'est d'ailleurs dans ce sens que se sont exprimés la majorité des opposants au sein de votre commission. Personnellement, j'ai toujours été un adversaire de l'introduction de cette vignette; ce n'est pas maintenant que je pourrais la trouver plus opportune, d'autant poids lourds, etc...» D'un côté, on demande au Conseil des Etats, laquelle précise: «Le Conseil fédéral est prié d'engager la procédure de consultation en vue de la création d'une base constitutionnelle pour l'institution d'une vignette pour l'usage des autoroutes et d'un impôt des poids lourds, etc...» D'un côté, on demande au Conseil fédéral d'examiner le problème et, de l'autre, on veut le faire adopter rapidement! Au nom de la minorité de la commission, je vous propose de suivre la proposition de M. Bonnard, et de ne pas accepter cet arrêté-ci.

Eisenring, Berichterstatter: Erlauben Sie mir, kurz den Antrag der Mehrheit zu vertreten. Eine grosse Diskussion

innerhalb der Kommission fand nicht mehr statt. Herr Bratschi beantragte Festhalten, Herr Allgöwer stellte den Gegenantrag und Herr Kaufmann äusserte sich im vorerwähnten Sinn. Nun hat er heute einen neuen Punkt in die Diskussion geworfen; er geht dahin, dass wir an unserem Beschluss festhalten sollen, und der Ständerat könne dann im Rahmen eines anschliessenden langatmigen parlamentarischen Verfahrens das Vernehmlassungsverfahren durchführen lassen. Ob das möglich ist, bleibe dahingestellt. Ich habe diese bemerkenswerte Anregung immerhin besonders festhalten wollen. Wichtige Gründe zugunsten der Vignette sind nicht mehr angeführt worden. Die Meinungen sind zwischen beiden Räten sehr geteilt. Die nationalrätliche Kommission beantragt Ihnen, unter Hinweis auf das bereits letztesmal gute Abstimmungsverhältnis, an Ihrem Beschluss festzuhalten.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Je vous rappelle que le Conseil fédéral ne fait d'opposition de principe ni à la vignette ni surtout à la taxe sur les poids lourds dont il a d'ailleurs déjà accepté le principe. Mais, en revanche, il s'oppose et continuera à s'opposer à la procédure expéditive et sommaire que vous avez choisie. Il souhaite vous voir préférer la procédure usuelle de consultation des cantons et des milieux économiques qui peut se faire dans des délais assez rapides. Il souhaite aussi pouvoir présenter au peuple, lors de la votation sur l'article constitutionnel, des propositions plus étoffées quant aux modalités et quant à l'emploi de ces redevances qu'un article constitutionnel littéralement – permettez-moi le terme – improvisé. Il entend d'ailleurs intégrer cet examen à la conception générale des transports.

En revanche, le Conseil fédéral a accepté la motion élaborée par le Conseil des Etats. Dans l'exécution de cette motion, nous sommes prêts à engager à bref délai des consultations. Mais nous pourrions difficilement le faire, il faut le dire, s'il subsistait encore, non réglée, la divergence entre le Conseil des Etats et votre conseil, à ce propos. Or tout amène à penser que la divergence subsistera. Si vous renonciez à votre proposition d'article constitutionnel, vous libéreriez la voie à la consultation, à l'élaboration rapide d'un article constitutionnel et de la loi d'application dans des délais proches. C'est donc, à notre avis, la voie la meilleure à suivre que nous vous conseillons, qui est celle du Conseil des Etats et de la minorité de votre commission.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	68 Stimmen
Für den Antrag Bonnard	55 Stimmen

D

Bundesbeschluss über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'un impôt sur le trafic des poids lourds

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

(= Nichteintreten)

Minderheit

(Welter, Bratschi, Grobet, Hubacher, Riesen-Freiburg, Schmid-St. Gallen, Stich, Uchtenhagen, Waldner)
Festhalten

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

(= Ne pas entrer en matière)

Minorité

(Welter, Bratschi, Grobet, Hubacher, Riesen-Fribourg, Schmid-St. Gall, Stich, Uchtenhagen, Waldner)

Maintenir

Welter, Sprecher der Minderheit: Ich habe Ihnen namens der Kommissionsminderheit den Antrag zu stellen, am ursprünglichen Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Ich gestatte mir, Ihnen in Erinnerung zu rufen, dass die erweiterte Finanzkommission unseres Rates mit 15 : 8 Stimmen den Antrag auf Einführung einer Schwerverkehrssteuer angenommen hat. In der Folge hat auch der Nationalrat in der Herbstsession dieses Jahres nach einer sehr einlässlichen Diskussion in der Gesamtabstimmung des Bundesbeschlusses D über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer mit 90 Ja gegen 62 Nein zugestimmt.

Im Grunde genommen erübrigt es sich, das Problem noch einmal grundsätzlich aufzugreifen. Ich beschränke mich deshalb, Ihnen im Sinne einer Zusammenfassung die Gedanken zu nennen, welche dem Antrag der Kommissionsminderheit zugrunde liegen.

1. Was wir verlangen, ist ein Kompetenzartikel in der Bundesverfassung, der den Bund ermächtigt, eine Schwerverkehrssteuer zu erheben. Dazu braucht es unseres Erachtens kein besonderes Vernehmlassungsverfahren mehr, nachdem die Gesamtverkehrskommission, in der alle massgebenden Stellen vertreten sind, aber auch das Amt für Verkehr, unmissverständlich festgestellt haben, dass sich die Kostendeckung beim Schwerverkehr lediglich zwischen 44 Prozent und 67 Prozent bewegt und sich schon aus diesem Grunde die Erhebung der genannten Steuer absolut rechtfertigen lässt. Es kommt hinzu, dass auch Erwägungen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Energieparens für eine volle Deckung der vom Schwerverkehr verursachten Infrastrukturkosten sprechen.

Anders verhält es sich mit der Ausführungsgesetzgebung. Sie ist Inhalt der Motion des Nationalrates, die ebenfalls auf Seite 11 der Fahne abgedruckt ist. Die Motion will den Bundesrat beauftragen, unverzüglich ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen, um das ganze Prozedere so zu beschleunigen, dass die Phase der Gesetzgebung bis Ende 1979 – ich meine, jedenfalls vor Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels – abgeschlossen werden kann. Ich möchte unterstreichen, dass es unerlässlich sein wird, die Schwerverkehrssteuer nicht nur für die Befahrung der Nationalstrassen zu erheben, sondern das ganze Strassennetz miteinzubeziehen, damit die schweren Laster nicht auf die Hauptstrassen oder gar auf die Nebenstrassen ausweichen.

Ebenso unerlässlich wird es sein, die ausländischen Lastwagen, welche unser Strassennetz benutzen, mit der Schwerverkehrssteuer zu belasten, weil sie in der Regel überhaupt nicht in der Schweiz auftanken und demzufolge überhaupt keine Wegkostendeckung erbringen.

Im Hinblick auf die Bundesfinanzen und weil der Bund bereits heute die Hauptstrassen subventioniert und mehr und mehr auch die Kantone beim Unterhalt des Nationalstrassennetzes unterstützen muss, rechtfertigt es sich, dass die rund 360 Millionen, welche die Schwerverkehrssteuer – nicht nach meinen Berechnungen, sondern nach denjenigen der eidgenössischen Finanzverwaltung –, erbringen dürfte, der Bundeskasse zugeführt werden.

Schliesslich sind wir der Meinung, dass es sich verantworten lässt, die Schwerverkehrssteuer aus dem Paket der Gesamtverkehrskonzeption herauszunehmen und sie vorzuziehen, ohne dass deshalb die Verdienste der GVK geschmälert werden. Es scheint uns nämlich eine Verkennung der politischen Möglichkeiten zu sein, wenn angenommen wird, ein Gesamtpaket der GVK lasse sich in einem Ablauf realisieren. In der Regel lassen sich bei uns Neuerungen nur Schritt für Schritt verwirklichen.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie namens der Kommissionsminderheit, am Beschluss des Nationalrates vom

28. September 1978 und damit an der Schwerverkehrssteuer festzuhalten.

Bratschi: Wenn wir jetzt noch einmal auf diese Schwerverkehrssteuer zu sprechen kommen, so müssen wir beachten, was wir gerade vorgängig bei der Vignette beschlossen haben, nämlich Festhalten an unserem ursprünglichen Beschluss, die Vignette dem Volk vorzulegen. Es erscheint nun wirklich nicht sehr logisch, wenn man den Vignetten-Beschluss vor das Volk bringen will, den Schwerverkehr andererseits aber nicht. Ich darf hier ganz unverdächtige Zeugen meinerseits bringen, und zwar unverdächtig deshalb, weil sie nicht auf meiner politischen Linie liegen, nämlich die Bank Julius Bär & Co. AG; sie hat in ihren «Allgemeinen Bemerkungen» vom 30. November 1978 folgendes ausgeführt: «Die soeben erwähnte Kategorienrechnung zeigt andererseits auf, dass der Strassenschwerverkehr seine anteiligen Strassenkosten nur etwa zu zwei Drittel deckt. Diese Angabe ist ein Durchschnittswert. Er liegt höher bei den Lastwagen, tief bei den Anhängern, so dass auch die Lastenzüge unter dem Durchschnittswert sind. Konsequente Verkehrspolitik – ich wiederhole: konsequente Verkehrspolitik – «erfordert, dass diese Unterdeckung bei den Wegekosten des Strassenschwerverkehrs beseitigt wird.» Im übrigen führt die Bank Bär noch folgendes aus: «Die vorstehenden Ausführungen haben gezeigt, dass sich Autobahn-Vignetten nicht rechtfertigen lassen» (wir haben dem jetzt zugestimmt), «ausser man sehe in ihnen eine reine Fiskalmassnahme; diese wären aber wegen der Erhebungskosten und anderer Komplikationen unergiebig und würden als solche vom Schweizer Volk wahrscheinlich abgelehnt.» Jetzt der wichtige Satz: «Ein ganz anderer Sachverhalt liegt bei der Schwerverkehrssteuer vor, die sowohl verkehrs- als auch finanzpolitisch geboten erscheint.»

Wenn wir schon zur Vignette ja sagen, müssen wir jetzt zum Schwerverkehr unbedingt auch ja sagen und an unserem Beschluss, den wir seinerzeit klar gefasst haben, festhalten, nämlich so, dass wir nicht auf den Ständerat einschwenken, sondern die Vignette genau gleich behandeln wie den Schwerverkehr.

Stimmen Sie deshalb dem Antrag Welter zu!

M. Richter, rapporteur: Ici également, au sein de la commission, des voix se sont élevées pour s'insurger contre la procédure particulière utilisée pour introduire cet impôt sur le trafic des poids lourds au-delà des procédures habituelles de consultation. En fait, la commission du Conseil national a finalement décidé d'adhérer à la décision du Conseil des Etats, par 12 voix contre 10, et nous vous recommandons également ici d'accepter les conclusions du Conseil des Etats, donc de ne pas entrer en matière sur cet arrêté D.

Eisenring, Berichterstatter: In der Kommission wurde der Antrag auf Zustimmung zum Ständerat mit 12 gegen 10 Stimmen gutgeheissen. Einzelheiten mögen hier nicht mehr zu interessieren; es ist alles gesagt worden.

Ich empfehle Ihnen, der Beschlussfassung des Ständerates Ihre Zustimmung zu erteilen.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Je ne veux pas réfuter sur le fond la proposition de M. Welter car je suis d'accord, et le Conseil fédéral est d'accord avec lui. Mais nous souhaitons que cette taxe puisse être présentée au peuple dans les meilleures conditions de préparation et de persuasion, et c'est pourquoi nous vous proposons la procédure traditionnelle au lieu d'un article constitutionnel improvisé. Forts de l'avis catégorique du chef du département intéressé, qui est chargé de l'application et de la mise en œuvre de la conception globale des transports, nous vous demandons de suivre les propositions de la majorité de votre commission et du Conseil des Etats et de ne pas entrer en matière.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	50 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	69 Stimmen

Motion des Ständerates. Autobahnvignette und Schwerverkehrssteuer

Der Bundesrat wird beauftragt, das Vernehmlassungsverfahren für die Schaffung der Verfassungsgrundlage zur Einführung einer Autobahnvignette und einer Schwerverkehrssteuer in die Wege zu leiten und der Bundesversammlung bis spätestens Ende 1979 entsprechende Botschaften zu unterbreiten.

Motion du Conseil des Etats. Vignette pour l'usage des autoroutes et impôt sur le trafic des poids lourds

Le Conseil fédéral est prié d'engager la procédure de consultation en vue de la création d'une base constitutionnelle pour l'institution d'une vignette pour l'usage des autoroutes et d'un impôt sur le trafic des poids lourds et de soumettre à cet effet un message aux Chambres fédérales jusqu'à fin 1979 au plus tard.

Angenommen – Adopté

Präsident: Zur Motion des Ständerates liegen keine Gegenanträge vor; Sie haben zugestimmt.

Die Bundesbeschlüsse A, C und D gehen an den Ständerat. Ueber das Bundesgesetz B werden wir später befinden.

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ständerat

Conseil des Etats

Sitzung vom 23.9.1980

Séance du 23.9.1980

Zweite Sitzung – Deuxième séance**Dienstag, 23. September 1980, Vormittag****Mardi 23 septembre 1980, matin****8.00 h****Vorsitz – Présidence: Herr Ulrich**

80.003

**Bundesverfassung (Schwerverkehrssteuer)
Constitution fédérale (Impôt sur le trafic
des poids lourds)****Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. Januar 1980 (BBI I, 1113)
Message et projet d'arrêté du 16 janvier 1980 (FF I, 1089)****Antrag der Kommission****Mehrheit****Eintreten****Minderheit****(Debétaz, Affolter, Andermatt, Dillier, Generali, Reymond, Stefani)**

Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Schwerverkehrssteuer in seine Vorlage über die Gesamtverkehrskonzeption einzubauen, die beförderlich einzubringen ist.

Proposition de la commission**Majorité****Entrer en matière****Minorité****(Debétaz, Affolter, Andermatt, Dillier, Generali, Reymond, Stefani)**

Renvoi du projet au Conseil fédéral, avec mandat d'incorporer la redevance sur le trafic des poids lourds dans le projet concernant la conception globale des transports qui doit être déposé au plus tôt.

M. Donzé, rapporteur: La commission que j'ai eu l'honneur de présider a tenu deux séances, la première le 29 avril et la deuxième le 21 août de cette année. Elle a, partant du message du Conseil fédéral, demandé une série de renseignements supplémentaires. Ceux-ci portaient sur les points suivants: Développement de la circulation des poids lourds au San Bernardino; premiers résultats de l'étude suisse en vue de connaître les effets exercés par le tunnel routier du St-Gothard sur les transports de marchandises; répercussions sur le trafic par le Brenner de la redevance autrichienne; limitation de l'importation en franchise du carburant diesel contenu dans les réservoirs; possibilités et problèmes; possibilité de percevoir un péage pour le franchissement des tunnels par les poids lourds; éclaircissements sur les bases et méthodes de calcul du compte routier; base constitutionnelle générale pour une vignette autoroutière et une redevance sur le trafic des poids lourds; avis du Conseil fédéral sur le résultat de la procédure de consultation au sujet du rapport final de la conception générale suisse des transports.

Le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie nous a répondu par écrit, dans un délai tout à fait correct, permettant aux commissaires, avec ces renseignements complémentaires, de connaître encore

mieux la situation dans laquelle se pose la question de l'acceptation de ce nouvel article constitutionnel.

D'autre part, la majorité des commissaires a décidé de donner suite à un certain nombre de requêtes écrites reçues par le président et d'organiser pour le séane du 21 août l'audition de deux groupes, d'abord celui des opposants et ensuite celui des représentants de la Direction générale des CFF et de représentants de l'Union des entreprises suisses de transports publics. Au cours de la première séance déjà, M. le conseiller fédéral Schlumpf a demandé que la commission se prononce sur l'entrée en matière; mais celle-ci a été, à la majorité, d'avis qu'il était nécessaire d'avoir les réponses aux questions posées et d'entendre les représentants des diverses tendances.

Au cours de la séance du 21 août, la commission a pris connaissance des réponses du département, qui peuvent se résumer ainsi: Pour le San Bernardino, il apparaît que la croissance de l'ensemble du trafic est légèrement supérieure à celle du trafic des poids lourds, la part de ce dernier représentant le 10 pour cent environ. De plus, la répartition des camions par nationalité montre une plus forte progression des véhicules étrangers que de ceux immatriculés en Suisse. Il est difficile actuellement de savoir si la redevance sur le trafic des poids lourds autrichiens a provoqué une augmentation du trafic par le San Bernardino.

En ce qui concerne l'étude en vue de connaître les effets exercés par l'ouverture du tunnel routier du St-Gothard, le département n'avait pu encore donner de nombreux renseignements au moment où la commission siégeait. C'est par les journaux que nous avons pu avoir le résultat de cette première étude. Celle-ci montre qu'au cours de la dernière décennie le trafic routier s'est développé à une vitesse spectaculaire en France et en Autriche; il semble que la Suisse soit actuellement nettement distancée pour le trafic global tant par la France que par l'Autriche. Pour le trafic ferroviaire elle reste en seconde position derrière la France. Pour le trafic routier, c'est l'Autriche qui est en tête. Il semble bien que ce sont les difficultés du trafic ferroviaire qui expliquent cette situation. En conclusion, il semble que la part du trafic routier transalpin en Suisse est restée fort modeste; pendant ce temps le ferroutage, c'est-à-dire le trafic rail-route a pris une importance croissante.

En ce qui concerne la route du Brenner, le département nous a communiqué qu'il ne disposait pas de suffisamment de documents pour donner des indications précises.

Pour ce qui est de la limitation de l'importation en franchise du carburant diesel contenu dans les réservoirs, il apparaît que le contrôle de celle-ci exige un vaste appareil. Les conducteurs en franchise devraient être tenus d'annoncer la quantité de carburant à dédouaner, par conséquent, il faudrait rembourser aux propriétaires de véhicules étrangers les droits de douane sur les litres de carburant qui ont été imposés et qui n'ont pas été utilisés. Lorsque les camions suisses rentreraient dans le pays il faudrait tenir compte de la quantité de carburant qu'ils ont exporté lors de leur sortie de Suisse, c'est pourquoi les organes de douane, s'ils veulent obtenir un résultat limitatif, devraient faire des contrôles très fréquents et ce travail ne semble pouvoir être compensé, tant financièrement que limitativement, par les recettes procurées par le dédouanement des excédents.

En se basant sur un certain nombre d'hypothèses quant à la vraisemblance de ces projets, le total des recettes fiscales supplémentaires s'élèverait à 18 millions de francs et les frais de contrôle douanier supplémentaires sont estimés à 2 millions de francs. Par rapport aux frais routiers non couverts actuellement et qui sont à la charge du trafic des poids lourds, ce produit net de 16 millions ne représente que le 5 pour cent des 350 millions que la redevance devrait rapporter.

Il a aussi été étudié la possibilité de percevoir un péage pour le franchissement des tunnels par les poids lourds.

Dans ce cas, il serait nécessaire de fixer le champ d'application, en particulier de déterminer quels seraient les véhicules soumis à ce péage. Ainsi, étant donné la nature de notre pays, nous constatons d'emblée que sur certaines routes, il y aurait des zones parsemées de péages, avec toutes les entraves à la circulation que cela représente.

Si nous devons ne prendre en considération que le trafic des poids lourds à travers les Alpes, il en résulterait de très graves inégalités entre les différentes régions du pays. Il serait en tout cas nécessaire de modifier l'aménagement de l'entrée des tunnels afin que les autres véhicules non soumis au péage ne soient pas entravés par cette nécessité de contrôle. Si l'on revient au compte routier et à l'insuffisance de 350 millions de francs pour l'ensemble du réseau suisse, nous arriverions à une redevance qui serait fort lourde et qui conduirait à un manque d'équité évident. De toute façon, il faut savoir qu'un péage moyen de 80 francs ne conduirait, pour 500 000 passages de camions par année, qu'à une recette de 40 millions de francs. En sachant aussi que les cantons sur le territoire desquels se trouvent construits les tunnels demanderaient certainement l'exonération des péages pour leurs ressortissants, tout cela conduira à des situations difficilement contrôlables ou alors à des aberrations économiques, comme l'installation de camionneurs en grand nombre dans les cantons connaissant cette exonération. Il semble, en tout cas, qu'une redevance limitée aux véhicules lourds serait contraire au principe de la conception générale suisse des transports.

En ce qui concerne le compte routier, celui-ci n'est qu'un aspect particulier du compte des routes nationales que nous retrouvons dans les comptes d'Etat de la Confédération.

Rappelons que le message indique que le but du compte routier est de prouver que le trafic routier satisfait au principe de l'équilibre financier. Ce dernier implique que chaque mode de transport couvre en principe les coûts qui lui sont imputables et que le trafic routier doit couvrir ses coûts. Dans le compte global, toutes les redevances publiques sont intégralement prises en compte. Droits d'entrée sur les carburants, taxes supplémentaires sur les carburants, impôts et taxes globales sur les véhicules à moteur, produits du droit d'entrée des véhicules à moteur et leurs accessoires, à raison de 61 pour cent. Dans le compte dépenses, toutes celles-ci sont enregistrées durant l'année comptable, qu'il s'agisse d'investissements ou de dépenses d'entretien. Tant en ce qui concerne les recettes que les dépenses, l'imputation aux différentes catégories de véhicules donne les degrés d'équilibre financier par catégorie.

Il ressort de ces calculs que les comptes des catégories des véhicules légers sont équilibrés, ce qui n'est pas le cas pour les véhicules lourds et que les coûts pour le trafic lourd qui sont de 344 millions ne sont couverts que par 93 millions de produits, et ceci pour l'année 1977.

Bien que le titre du message concerne également une vignette autoroutière, le Conseil fédéral nous dit à la page 2 du message: «Après examen de la question, nous en 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 réglementations de la conception générale suisse des transports.» De plus, le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie a ajouté que politiquement, la présentation au peuple de la vignette et de la redevance sur le trafic des poids lourds en une seule proposition n'entraînerait pas obligatoirement un net soutien des deux mesures. Les objectifs de la vignette et de la redevance sur le trafic des poids lourds n'ont pas de dénominateur commun et si la redevance sur le trafic des poids lourds peut être, pour des raisons d'opportunité, présentée avant la conception générale suisse des transports, il n'en est pas de même pour la vignette.

Après ces réponses, les commissaires n'ont plus posé de question directe; par contre nombre de ceux-ci ont continué d'affirmer clairement qu'ils estimaient que la taxe qui nous est présentée aurait dû l'être en même temps que la conception générale suisse des transports. Nous revenons sur ce point.

Quant à l'audition des représentants des différentes associations, elle a montré que si la Fédération routière suisse qui était représentée par M. Arnaud, son président, et si l'ASTAG, représentée par M. Christen, étaient opposées au projet d'article constitutionnel tel qu'il était présenté, tous deux reconnaissent que dans le cadre de la conception générale suisse des transports une possibilité de solution à l'équilibre général pouvait être trouvée car ils admettent que l'autonomie financière des différentes catégories d'usagers de la route pourrait être envisagée; mais, apparemment, de nombreuses réserves ont été formulées.

Les affirmations de ces représentants d'associations sur la nature et la forme de la concurrence entre le rail et la route, si intéressantes qu'elles aient été, n'ont pas convaincu tous les commissaires. Ces messieurs ont, par contre, rappelé les limites imposées par la législation suisse, défavorables aux possibilités de transport, et ceci par rapport aux pays voisins.

La commission a entendu M. Karl Pfund, directeur de l'Union des entreprises suisses de transport public, et M. Roger Desponds, Ingénieur diplômé, président de la Direction générale des CFF. Le premier a fait remarquer que si des divergences existaient encore quant à la date à prendre en considération ou quant à la manière de mettre en vigueur le principe de la redevance sur les poids lourds, toutes les organisations en avaient reconnu le bien-fondé; qu'il fallait tenir compte pour se déterminer du fait que, malgré la limitation de la liberté dans ce trafic des marchandises, ce qui était en cause, c'était fondamentalement l'usure particulière des routes et des autoroutes par les poids lourds, que c'était aussi dans une certaine mesure, la protection de l'environnement pour arriver à un équilibre final bienfaisant, même s'il limite encore une fois la totale liberté d'entreprise. Il rappelle aussi qu'au printemps 1981, le Conseil fédéral remettra au Parlement son message sur la conception générale des transports. Il indique que des solutions concrètes existent aujourd'hui déjà pour le prélèvement d'une redevance sur le trafic des poids lourds et que rien ne s'oppose à ce que cette question soit traitée immédiatement. Il est certain que des solutions financières nouvelles devront être mises en vigueur pour assurer l'exécution de cette conception nouvelle des transports.

Comme le compte routier démontre clairement que pour la catégorie des véhicules lourds, les frais ne sont pas couverts, nous pouvons dès maintenant, afin d'aider à trouver des solutions équilibrées de financement, demander au peuple de se prononcer sur l'introduction de cette redevance sur le trafic des poids lourds. Notre interlocuteur évoque les résultats des CFF et des lignes de chemins de fer privés et indique que, quoi que l'on puisse dire, le transport des marchandises représente un élément vital pour ces entreprises de chemins de fer. Les mesures de limitation dont font l'objet les trains routiers dans le domaine de la circulation doivent être considérées comme des mesures de police et non pas comme des mesures fondamentales aidant à équilibrer les modes de transport des marchandises. De toute façon, ces notions d'équilibre seront reprises dans le message sur la conception générale des transports.

L'argumentation de M. Pfund se termine sur l'affirmation que la proposition de renvoyer la décision au moment du dépôt du programme de la conception générale des transports couvre en réalité une volonté de défense professionnelle des transporteurs, lesquels disent dans leur publication No 1 de 1980: «Es gilt deshalb, diese Schwerverkehrsabgabe mit allen Mitteln zu bekämpfen. Einerseits gibt

sich die ARTA grosse Mühe, aufklärend zu wirken, anderseits haben auch wir als Nutzfahrzeugmagazin die Aufgabe, diese Steuer zu verhindern. Deshalb die neue TIR-Klebeaktion: die Schwerverkehrssteuer macht die Waren teuer!» Notre interlocuteur veut montrer par là que c'est bien sur le principe qui nous est proposé qu'il faut nous déterminer maintenant.

Dans cette direction, M. Desponds indique également que la commission pour une conception globale suisse des transports, après avoir constaté explicitement et sans réserve que le trafic des poids lourds ne couvre pas tous les frais d'infrastructure qui lui sont imputables, recommande dans la thèse sur les distorsions de concurrence d'imposer à ce trafic une redevance. Il semble aussi que contrairement aux affirmations des représentants des transports routiers, le compte routier par catégorie est examiné par des experts indépendants et que ceux-ci ne mettent pas en question le bien-fondé de la redevance afin de parvenir à la couverture totale des frais d'infrastructure imputables au trafic des poids lourds. Les représentants des transporteurs routiers ayant fait état de prestations en faveur de l'armée, puisque celle-ci a la possibilité de réquisitionner les véhicules à moteur civils, M. Desponds répond que l'idée maîtresse de notre conception de la mobilisation repose toujours – peut-on dire plus que jamais – sur l'existence d'un réseau ferroviaire public efficace et qu'en cas de réquisition de véhicules privés, ceux-ci recevraient une indemnité.

Les réticences portant sur l'introduction anticipée de cette redevance sur le trafic des poids lourds, par rapport à la conception globale des transports, venant des milieux professionnels ne résident pas, selon notre interlocuteur, dans des éléments de date. Il constate que grâce à l'ouverture du tunnel routier du St-Gothard, celui-ci, pour le trafic européen nord-sud ou vice versa, offrira une traversée alpine attractive, gratuite, ouverte toute l'année et que celle-ci entraînera des pertes sensibles pour les chemins de fer.

En votant donc rapidement le texte constitutionnel de la redevance sur le trafic des poids lourds, il sera possible de mettre au point dans des délais raisonnables une loi d'application tenant compte de ce déséquilibre aggravé. Elle permettra aussi aux CFF, en adaptant leurs prix dans la marge nouvelle qui sera donnée par les charges de la concurrence, de mieux maîtriser l'insuffisance de couverture imputable au trafic des poids lourds et du même coup d'amorcer cette opération tant souhaitée qui est la suppression de leur déficit. Néanmoins, il est évident que ce ne sera pas cette seule mesure qui conduira à ce résultat, mais elle pourra s'introduire dans le raisonnement appliqué aux mesures globales préparées à cet effet par les experts de la conception générale suisse des transports. M. Desponds donne d'ailleurs des chiffres intéressants et pense que le trafic perdu par l'ouverture des deux tunnels du St-Gothard et du Seelisberg pourrait être reconquis par cet effort d'harmonisation des prix. En conclusion, M. Desponds nous dit que le bien-fondé de la redevance sur le trafic des poids lourds n'est pas sujet à controverse. Son introduction à brève échéance permettrait de protéger le rail contre les conséquences financières de la construction d'autoroutes. Il appartient cependant aux instances politiques de décider s'il convient d'introduire la redevance indépendamment du train de mesures préconisé par la CGST.

Il faut en outre relever que l'introduction de la redevance constituerait un premier pas vers une réduction des déficits des CFF dans le trafic marchandises.

Après que les commissaires eurent posé à ces différents interlocuteurs les questions encore nécessaires et obtenu les renseignements qui leur paraissaient utiles de connaître, M. Schlumpf, conseiller fédéral, semble convaincu, avec le président, que la commission a ainsi reçu toutes les informations nécessaires pour qu'elle puisse entrer en matière.

Il indique que le message sur la loi d'application pourrait être proposé au Parlement au printemps 1981. A ceux qui mettent en question la capacité pour les CFF de recevoir le supplément de trafic lourd dont il a été question, il rappelle le doublement de la ligne du Lötschberg et les efforts faits par notre voisin italien pour remédier au grand défaut de capacité dans le secteur Chiasso-Milan, par la construction d'un nouvel axe ferroviaire dans cette région précisément. Des discussions sont d'ailleurs en cours actuellement pour le financement d'un tunnel à deux voies sous le Monte Olympino. L'Italie attend de l'étranger un montant de 50 millions; déjà les chemins de fer allemands ont répondu qu'ils pouvaient s'engager pour 50 pour cent.

A long terme les CFF, dans le cadre européen, cherchent dès maintenant une solution à un nouvel axe ferroviaire nord-sud qui serait une nouvelle transversale alpine.

Donc, si actuellement, comme l'ont relevé certains députés, à la suite des interventions des partenaires routiers, les CFF pourraient ne pas être en mesure de recevoir tout le nouveau trafic, cette situation se déblocuera, semble-t-il, dans un avenir proche.

Dans la discussion, plusieurs députés font état du fait que le message n'explique pas clairement l'attitude du Conseil fédéral quant à l'introduction de la vignette autoroutière, et estiment qu'il eût fallu poser les deux problèmes simultanément.

D'autres questions ont été posées et ont nécessité une réponse de M. Schlumpf, conseiller fédéral, qui insiste pour que maintenant, à la suite de la prise de position claire du Conseil fédéral sur le principe de la redevance, le peuple suisse puisse se prononcer.

Ainsi sera possible le dépôt du projet de loi qui tiendra compte de tous les éléments connus et essentiellement de la conception générale des transports. M. Schlumpf insiste sur le fait que la conception globale des transports, qui sortira au printemps de 1981, devra être étudiée très en détail et en tenant compte des réalités pratiques, comme des opinions des intérêts en cause. Elle nous conduira à une prise de position qui n'aura lieu vraisemblablement que vers les années 85 à 86. Peut-être que les premières dispositions légales pourraient être déposées en 1983, mais tout retard dans l'acceptation par le peuple de l'article constitutionnel allongerait d'autant la durée des discussions.

Les députés se sont alors exprimés clairement en faveur ou contre l'entrée en matière, et une proposition de non-entrée en matière a été déposée par M. Debétaz, appuyée par cinq autres signatures.

Personnellement, après avoir considéré que le message nous expliquait que l'équilibre financier du compte routier était couvert à 92 pour cent, mais que les véhicules à moteur lourds ne couvriraient leur propre déficit qu'à 50 pour cent et en sachant que dans les coûts d'infrastructure, les problèmes de dimensionnement, de revêtement routier et de dommages causés au réseau, sont posés précisément par ce type de véhicules, je me suis prononcé, avec d'autres collègues, pour l'entrée en matière.

Il faut tenir compte aussi des réponses données au cours de la procédure de consultation où 24 cantons répondaient positivement, de même que tous les partis politiques et une cinquantaine d'organisations économiques ou d'intérêt public. La procédure de consultation a révélé que l'application anticipée de la redevance était finalement acceptée par la majorité des cantons et des associations concernées. Je ne cache pas, personnellement, toutefois, qu'il y aura encore des nuances à mettre au point en consultant à nouveau les cantons et les associations concernées pour définir avec précision les articles de la loi d'application, qui est une autre chose que l'acceptation des principes constitutionnels. Dans mon canton, par exemple, et le gouvernement soutient cette revendication, il y aura des mesures d'équilibre à prendre dans le cadre du trafic local si, comme il est prévu, les frontaliers pouvaient être

exonérés dans certains cas de la redevance. Mais tout cela, encore une fois, ne touche pas aux principes constitutionnels.

Le moment donc semble venu, d'autant plus avec le risque d'avalanche de véhicules autoroutiers sur l'axe nord-sud de nos autoroutes, de réaliser ce qui est demandé et finalement peu contesté, c'est-à-dire un équilibre meilleur pour le transport des marchandises entre le rail et la route. Le message analyse avec soin les conséquences économiques de l'application de cette nouvelle disposition, en particulier en comparant les systèmes étrangers. Le message rappelle que les véhicules lourds immatriculés à l'étranger devront être taxés, car ceux-ci ne couvrent presque pas les dépenses qu'ils causent et qu'il causeront encore plus, après l'ouverture des tunnels, au réseau routier suisse.

Sans revenir sur ces indications qui se trouvent dans le message, il est admis que l'incidence sur le coût de la vie dans notre pays sera extrêmement limitée, c'est-à-dire de 0,17 pour cent.

Le message dit aussi que l'apport aux finances publiques sera de 350 millions, alors que le coût de perception est évalué à moins de 3 millions. La proposition de transfert aux cantons de cette redevance serait de 70 pour cent. Il y aura lieu, à travers la conception globale des transports, de revoir dans ce domaine les tâches et devoirs de la Confédération et des cantons.

Pour que ce rapport soit tout à fait complet, il faut relever que d'une part les associations de transport allemandes sont intervenues le jour même de la réunion de la commission, en nous envoyant un long télégramme. La commission n'est pas entrée en matière sur ce point. D'autre part, une commission de la Communauté européenne nous a envoyé quelques conseils. Je pense que nous connaissons assez nos problèmes pour ne pas avoir à débattre sous la pression de ces interventions. Le poids des interventions des associations professionnelles étant, je vous l'assure, en lui-même suffisant.

En conclusion, la commission a voté de la manière suivante: Par 7 voix contre 5, elle est entrée en matière.

Après qu'une proposition d'entrée en matière sur le principe de la vignette autoroutière eut été refusée, il est décidé de suivre la proposition figurant dans le message du Conseil fédéral relative à la vignette autoroutière.

Enfin, la commission décide par 7 voix contre 5 et 1 abstention, d'adopter la proposition du Conseil fédéral pour un nouvel article constitutionnel *36quater* sur la redevance du trafic des poids lourds.

Pour terminer, la commission considère que, si l'arrêté est adopté, les motions 79 409, trafic des marchandises en transit, et 79 410, transit alpin, peuvent être considérées comme traitées et elle demande que le Conseil des Etats approuve cette décision.

J'espère, mes chers collègues, que vous suivrez la majorité de votre commission, d'abord d'entrer en matière, et ensuite d'accepter ce nouvel article constitutionnel.

Präsident: Nachdem wir einen Antrag der Kommissionminderheit haben, möchte ich zuerst dem Sprecher der Minderheit das Wort erteilen.

M. Debétaz, porte-parole de la minorité: Sept membres de la commission, soit un nombre égal à celui des commissaires qui ont voté oui lors de la séance du 21 août, vous proposent de renvoyer le projet au Conseil fédéral avec mandat d'incorporer la redevance dans le projet concernant la conception globale des transports, projet qui doit être déposé au plus tôt. Lors de la séance précitée du 21 août, l'entrée en matière n'a été admise - M. le président de la commission l'a rappelé - que par 7 voix contre 6.

Deux problèmes fondamentaux nous sont posés ce matin: le problème de la redevance elle-même, et le problème de la manière, du moment d'instituer cette redevance.

Le message du Conseil fédéral donne un aperçu des travaux et des recommandations de la commission pour la conception globale. Il rappelle que la CGST préconise de remplacer les articles sur les transports, actuellement disséminés dans la constitution, par quatre nouvelles dispositions. Puis on trouve la phrase suivante, dans le message du Conseil fédéral: «En outre, ces dispositions définiraient les tâches de la Confédération en matière de transport – et je souligne – ainsi que les sources de financement». Deux fonds sont prévus pour assurer le financement de l'infrastructure des transports et des autres engagements de la Confédération: un fonds des transports publics et un fonds des transports privés. Le fonds des transports privés serait alimenté par les taxes existantes sur les carburants, ainsi que – dit le message –, le cas échéant, par la part revenant à la Confédération sur le produit des taxes d'usage de routes affectées à certaines fins. La commission CGST pensait précisément à l'instauration d'une redevance sur le trafic lourd, redevance destinée à combler l'excédent des coûts qui lui est imputable.

Il y a eu la motion, votée en 1978, par le Conseil des Etats en octobre et par le Conseil national en décembre. En vertu de cette motion, le Conseil fédéral devait engager la procédure de consultation et soumettre un message aux Chambres fédérales; notre haut exécutif a rempli le mandat ainsi donné. La consultation a eu lieu. Dans son message, le Conseil fédéral écarte la vignette et propose la redevance.

Je limiterai mes considérations à la redevance, puisqu'elle seule est en cause dans le projet de l'article 36^{quater}. La redevance a des opposants résolus, voici quelques-uns de leurs arguments essentiels.

Il faut, disent les opposants, réexaminer les calculs du compte routier selon lesquels le trafic lourd ne contribue pas au financement de l'infrastructure routière en proportion des frais que ce trafic occasionne.

Les répercussions pour les régions décentralisées, pour les entreprises petites et moyennes, pour les exploitations agricoles, seront lourdes. Ces entreprises et ces exploitations ne sont souvent pas desservies par le rail. Les frais routiers de la Confédération étant couverts, l'institution de prélèvements fédéraux supplémentaires ne se justifie pas. Les impôts sur les véhicules sont actuellement du domaine des cantons; des prélèvements concurrents de la Confédération ne vont pas dans le sens d'une simplification de la fiscalité. La redevance projetée augmentera les coûts et cela ne sera pas sans effet sur les consommateurs. Le renchérissement des carburants justifie un réexamen du problème de la redevance.

M. Donzé nous a donné les arguments des partisans de la redevance, je n'y reviendrai donc pas.

Il appartient aux Chambres fédérales de faire la pesée de ces arguments divergents et de décider. Je pourrais me rallier à la redevance sous les trois conditions suivantes:

1. Utilisation du compte par catégorie,
2. Garantie d'une participation équitable en faveur des cantons – si l'on consulte les comptes on peut mettre en cause la légitimité d'une participation de la Confédération,
3. Introduction de la redevance simultanément avec la réalisation de l'ensemble des objectifs de la CGST.

Je m'arrête quelques instants aux conditions deux et trois: garantie d'une participation des cantons au produit de la redevance. Nous sommes très loin de cette garantie. Si vous prenez l'article qui nous est proposé, on y trouve la phrase ci-après: «La loi fixe les conditions dont dépend l'attribution aux cantons d'une part du produit net de cette redevance.» Si vous prenez le message à la page 75, on est encore plus loin du compte: «Etant donné la situation financière difficile de la Confédération» et «mais aussi l'état généralement favorable des finances cantonales – il faut rappeler que bien des cantons connaissent eux aussi des difficultés financières – il faudrait – je cite le Conseil

fédéral – il faudrait faire dépendre la participation des cantons au produit de la redevance sur le trafic des poids lourds de l'obligation de décharger la Confédération de tâches dans une mesure comparable.» Plus loin: «Les parts cantonales devraient être affectées entièrement ou en partie à la couverture des dépenses des cantons pour les routes. Une affectation de la part fédérale ne se justifie pas car les droits d'entrée sur les carburants procurent à la Confédération suffisamment de ressources pour la couverture de ses dépenses pour les routes.» Méditez cette phrase, mes chers collègues, elle est significative.

Troisième condition: l'introduction simultanée des objectifs de la CGST. La commission CGST, je crois pouvoir dire que c'est généralement admis, a toujours pensé à une introduction simultanée des objectifs de cette conception appelée précisément globale. Il nous semble que c'était aussi l'avis du Conseil fédéral. Si vous prenez par exemple la page 17 du message, vous trouvez ces déclarations: «Par notre arrêté du 11 décembre 1978, nous avons déclaré avoir pris acte du rapport final de la CGST. Sous réserve de l'attitude que nous adopterons, nous avons donné mandat au Département fédéral des transports et communications et de l'énergie d'entamer la grande procédure de consultation. Simultanément, le Département a été chargé d'entreprendre les travaux préparatoires en vue d'une refonte intégrale des articles sur les transports et de mettre en œuvre les travaux nécessaires à la concrétisation des recommandations faites par la commission CGST en veillant à sauvegarder, lors de la prise en considération des résultats de la consultation, le principe de la réalisation intégrale de la CGST.»

Je rappelle qu'il y a eu la motion des Chambres de fin 1978. C'est en vertu de cette motion, pour des raisons fiscales, pour des raisons de politique financière et non pour des raisons de politique des transports, que le Conseil fédéral nous propose aujourd'hui, isolément, l'article 36^{quater}.

Ce faisant, le Conseil fédéral exécute le mandat découlant de la motion.

Nous ferions fausse route si nous poursuivions dans la voie ouverte par le Parlement en octobre/décembre 1978; c'est la conclusion à laquelle arrive la minorité de la commission.

Les expériences récentes démontrent que les projets fiscaux, quels qu'ils soient, ne passent pas facilement l'épreuve du scrutin populaire. Je ne vous apprend rien.

La redevance présentée isolément soulève une opposition profonde et étendue. Dans le canton de Vaud, pour prendre un canton que je connais un peu, et sans vouloir prétendre qu'il fait à lui seul toute la Suisse, je constate que les milieux économiques sont opposés à une redevance présentée isolément; l'opposition est quasi générale du côté des représentants des employeurs; l'opposition comprend également des syndicalistes.

Vous connaissez l'opposition des milieux routiers. Les opposants peuvent très légitimement fonder leur argumentation sur le principe fondamental qui a toujours été celui de la CGST: réalisation globale.

Votre commission a entendu les représentants de la route et du rail. Les premiers ont confirmé ce que je viens de rappeler. Ils ont confirmé, cela me paraît important, qu'ils soutiendraient la redevance si elle était proposée dans un contexte global, conformément à la position qu'ils ont prise dans les travaux de la commission CGST et dans l'élaboration de ses recommandations. Il faut retenir cet engagement.

Le point de vue des chemins de fer fédéraux a aussi son importance. M. le président Donzé en a parlé. Permettez-moi de citer les déclarations du président de la direction générale au sujet de l'introduction anticipée de la redevance sur le trafic des poids lourds. M. le président Desponds dit ceci: «Les réticences au sujet du morcellement du train de mesures préconisées par la CGST ont, à notre avis, un plus grand poids que les arguments contre la re-

devance elle-même. C'est pourquoi les CFF ont persisté à approuver la CGST dans son ensemble, lors de la procédure de consultation, au sujet de la redevance sur le trafic des poids lourds. Jusqu'ici, dit encore M. Desponds, nous étions donc partisans du principe d'application globale de la conception des transports. Si l'introduction de la redevance est anticipée, les CFF ne s'y opposeront pas. Ils ne monteront pas non plus sur les barricades pour accélérer cette réalisation, puisqu'en cas d'introduction anticipée, nous reconnaissons aux transporteurs routiers le droit d'exiger, dans ce cas, une réduction du trafic du rail dans le secteur des marchandises.»

Monsieur le conseiller fédéral Schlumpf a franchement défendu en commission le projet dont nous discutons maintenant. Il a aussi ouvertement déclaré qu'il y avait de bonnes raisons d'examiner cet objet dans le cadre du paquet CGST. Bien sûr, et je suis d'accord avec M. le conseiller fédéral Schlumpf, il y aura encore des adversaires de la redevance lors de l'examen d'ensemble. Mais, il y a la prise de position très clairement affirmée par les représentants de la route.

Le message du Conseil fédéral relatif à la conception globale est prévu pour la première partie de l'année 1981; autrement dit, c'est carrément pour demain.

Nous avons envisagé de vous proposer de ne pas entrer en matière et, si nous l'avions fait, nous aurions déclaré que cela ne signifiait pas que nous entendions écarter définitivement la redevance. C'est d'ailleurs la position que nous avons très clairement exprimée lors des travaux de la commission présidée par M. Donzé.

Nous avons finalement opté pour la proposition de renvoi qui vous a été distribuée et qui nous paraît mieux refléter la position que nous avons toujours eue. En vous demandant de renvoyer le projet isolé, la commission ne vise pas l'éternité puisque le projet de conception globale sera prêt dans le courant de la première partie de l'année 1981. La minorité de la commission entend donner au Conseil fédéral la possibilité d'apaiser et de lever les craintes et les doutes qui subsistent et qui auront une influence certaine lors de la votation populaire. Et puis, cela me paraît important également, la minorité de la commission marque sa volonté d'examiner au plus tôt l'ensemble du projet CGST, projet qui comprendrait la redevance.

Präsident: Ich möchte hier sogleich feststellen, dass der Sprecher der Minderheit ausdrücklich festhält, dass es sich nicht um einen Antrag gegen Eintreten handelt. Ich werde also diesen Antrag, der als Rückweisungsantrag bezeichnet ist, nach Artikel 64 unseres Reglementes behandeln.

Stucki: Betrachtet man nur das knappe Abstimmungsergebnis der Kommission, so könnte man meinen, die Schwerverkehrsabgabe sei an sich im höchsten Masse umstritten. Gerade das trifft aber nicht zu, wie Sie gehört haben. Das knappe Resultat in der Kommission ist vielmehr vor dem Hintergrund der Verfahrensmodalitäten zu sehen. Grundsätzliche Opposition gegen die Schwerverkehrsabgabe war nicht zu hören. Für die Einführung dieser neuen Abgabe sprechen denn auch überzeugende Gründe, die hier nicht im einzelnen wiederholt zu werden brauchen. Immerhin, für die positive Grundhaltung einer Mehrheit unserer Fraktion sind vor allem verkehrs- und finanzpolitische Argumente ausschlaggebend. Die Tatsache, dass der Schwerverkehr für die verursachten Kosten nur teilweise aufkommt, mit dem Resultat einer Wettbewerbsverzerrung im Güterverkehr, ruft ganz einfach nach einer Korrektur.

Der Bund ist des weiteren auf zusätzliche Einnahmen angewiesen. Wegen der heutigen doppelten Wettbewerbsverzerrung (nicht kostendeckender Schwerverkehr einerseits, Defizitdeckung des SBB-Güterverkehrs andererseits) liesse sich nach der Korrektur beim Schwerverkehr zusätzlich eine Aufhebung oder Beschränkung der Defizitabdeckung im entsprechenden SBB-Bereich bewerkstelligen, damit

beide Verkehrssektoren Schiene und Strasse mit gleich langen Splessen antreten müssen. Vermehrte Einnahmen liessen sich so mit zusätzlichen Einsparungen koppeln.

Wenn ich hier nicht weiter auf die materiellen Gründe für die positive Einstellung zur Schwerverkehrsabgabe eingehen, dann liegt das auch daran, dass unser Rat am 24. Oktober 1978 mit der Ueberweisung einer Motion dem Bundesrat den bindenden Auftrag erteilte, bis Ende 1979 für die Schwerverkehrsabgabe konkrete Vorschläge zu unterbreiten. Die zentrale Frage bleibt heute: Soll die Schwerverkehrssteuer jetzt losgelöst von der GVK oder erst im Rahmen der GVK verankert werden?

Für beide Varianten sprechen gute Gründe, und ich kann hier auch eingestehen, dass ich ursprünglich eher einer Gesamtlösung zuneigte. Ich habe mir auch ursprünglich vorgestellt, dass diese Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der GVK eine gewisse Lokomotivwirkung für die GVK haben könnte. Dabei ging ich allerdings davon aus, den Vorschlägen der GVK sei die Unterstützung sämtlicher hier interessierter Organisationen sicher und die gegenseitigen Abstriche und Verzichte würden wegen den Vorteilen einer Gesamtlösung eben dann in Kauf genommen. Im Laufe der Kommissionsberatungen hat sich dann aber recht deutlich gezeigt, dass gerade in bezug auf die Schwerverkehrsabgabe von den interessierten Organisationen derart entscheidende Vorbehalte eingeflochten werden, dass die grundsätzliche Zustimmung zur GVK inklusive Schwerverkehrsabgabe nicht allzu ernst genommen werden kann. Untersucht man nämlich die jetzt gegen eine vorgezogene Einführung der Schwerverkehrsabgabe vorgebrachten Argumente etwas näher, so zeigt sich eine deutliche Stossrichtung gegen die Schwerverkehrssteuer an sich. Ist dem aber so, dann bringt ein weiteres Zuwarten gar nichts ein. Die Auseinandersetzung würde bloss vertagt, und darüber hinaus bestünde die Gefahr, dass im Rahmen einer Gesamtlösung GVK die Sache dermassen zerredet und sich auch die Kritik kumulieren würde, dass am Schluss nichts mehr zu verwirklichen wäre.

Es ist darum nach unserer Meinung notwendig, das wichtige Anliegen der Schwerverkehrsabgabe getrennt zu behandeln und vorzuziehen. Herr Bundesrat Schlumpf hat in der Kommission zutreffend ausgeführt, dass ein Vorziehen der Schwerverkehrsabgabe die Verwirklichung der GVK nicht hindere. Das ist auch deshalb richtig, weil es sich jetzt um eine Verfassungsgrundlage handelt, welche durch die nachfolgende Behandlung im Zweitrat – dann die Volksabstimmung, dann der Gesetzentwurf – bis zum Frühjahr 1981 noch genügend Zeit lässt, um das Ganze dann eben in das GVK-Projekt einzubauen, abzustimmen und in die GVK zu integrieren.

Anders liegen die Dinge bei der Autobahnvignette. Hier muss, zumindest einstweilen, die Berechtigung als fraglich bezeichnet werden. Im Gegensatz zur Schwerverkehrsabgabe kann die Autobahnvignette weder auf eine Unterdeckung in der Strassenrechnung noch auf die Nationalstrassenrechnung selber abgestützt werden. Unter den zurzeit gegebenen Umständen lässt sich deshalb die Einführung der Autobahnvignette sachlich kaum vertreten.

Die sich im Rahmen der Konkretisierung der Schwerverkehrssteuer stellenden Probleme im einzelnen scheinen dagegen relativ leicht lösbar. Auf Gesetzesebene wird sich insbesondere zum Beispiel eine Differenzierung zwischen Grenzregionen und übrigen Landesteilen, zwischen in- und ausländischen Fahrzeugen finden lassen. Auch die administrative Seite wird sich lösen lassen, allenfalls zusammen mit den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Damit diese Probleme aber angegangen werden können, müssen wir nun eine tragfähige Verfassungsgrundlage schaffen. Der Vorschlag des Bundesrates für einen neuen Artikel 36quater stellt eine solche Grundlage dar. Er gibt auch den Direktbetroffenen die Gewissheit, dass sie nur für die bisher nicht gedeckten Kosten aufkommen sollen. Es besteht keine Gefahr, dass aufgrund dieser Verfassungsnorm eine neue Milchkuh mit unbegrenztem Ertrag geschaffen

werden soll. Mir scheint, eine solche massvolle Abgabe, die nur eine Kostendeckung erreichen soll, also ein Privileg abbauen will, sollte auch für die Direktbetroffenen nicht allzu schmerzhaft sein. Sie sollte insbesondere beim Stimmbürger auf Verständnis stossen. Die Mehrheit unserer Fraktion wird aus diesen Gründen für Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zum Vorschlag des Bundesrates stimmen.

Ich empfehle Ihnen, ein Gleiches zu tun.

Dillier: Als Mitglied der Kommissionsminderheit möchte ich Ihnen folgendes zu überlegen geben. Der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit eines jeden Verkehrsmittels ist sicher richtig. Jedes Verkehrsmittel soll seine Infrastrukturkosten selber tragen. Ob der Schwerverkehr auf der Strasse diesem Grundsatz genügt, beantwortet sich nach der sogenannten Strassenrechnung oder genauer nach der Kategorienrechnung. Es gibt nun Umweltschützer, die behaupten, der Grad der Eigenwirtschaftlichkeit des Schwerverkehrs wäre noch viel schlechter als nach dem bekannten Ergebnis der offiziellen Strassenrechnung, wenn man auch noch die sogenannten sozialen Unkosten berücksichtigen würde, nämlich die Nachteile des Lärms und der Luftverschmutzung. Diese Argumentation ist aber unhaltbar einseitig, denn wenn eine Bilanz der sozialen Vor- und Nachteile gemacht werden wollte, so müsste auch berücksichtigt werden, dass unser vielgestaltiges Land mit seiner dezentralen Besiedelung ohne den Schwerverkehr auf der Strasse gar nicht existieren könnte. Denken wir an die Ziele der Raumplanung, die eindeutig darin bestehen, ungesunde Bebauungen zu verhindern und die besiedelten Täler lebensfähig zu machen und zu erhalten. Diese Ziele wären mit dem schienengebundenen Verkehr einfach nicht zu erreichen. Wir sind also gerade siedlungspolitisch auf den Lastwagen unbedingt angewiesen.

Ob die bisherige Strassenrechnung diese Tatsache genügend berücksichtigt, ist eine umstrittene Frage. Es fragt sich nämlich, ob es beispielsweise richtig ist, die Kosten der Gemeindestrassen, die in erster Linie der Erschliessung von Siedlungsgebiet dienen, zu 70 Prozent dem Strassenverkehr anzulasten. Wir können diese Frage nicht hier in unserem Rate behandeln. Ihre Nachprüfung durch neutrale Experten ist verlangt und zugesichert worden. Es muss aber doch auffallen, dass wir in der Schweiz jetzt schon, also vor der Einführung einer zusätzlichen Schwerverkehrsabgabe, mit Abstand die allergrösste Belastung des Schwerverkehrs aufweisen. Unsere Abgaben an Fahrzeuggebühren und Treibstoffzöllen sind wesentlich höher als in jedem anderen Land, sogar erheblich höher als die Belastung in unserem Nachbarland Oesterreich nach der Einführung der dortigen Schwerverkehrssteuer. Andererseits bilden wir in den einschränkenden Vorschriften bezüglich zugelassener Gewichte, der zeitlichen Begrenzungen und der Limiten bezüglich Immissionen ebenfalls eine Spitze. Wir haben also mit Abstand die grösste fiskalische Belastung und gleichzeitig die schärfsten Einschränkungen bezüglich Wirtschaftlichkeit und zudem wegen der dezentralen Besiedelung des Landes eine unbedingte Abhängigkeit von diesem Verkehrsmittel.

Das sind Tatsachen, die bei der Diskussion über eine neue Schwerverkehrsabgabe nicht übersehen werden dürfen. Diese Tatsachen zeigen zum mindesten, dass die geforderte Ueberprüfung der Strassenrechnung nicht von der Hand gewiesen werden kann. Die Befürworter der sofortigen Einführung der Schwerverkehrsabgabe, ohne Rücksicht auf die übrigen Massnahmen der Gesamtverkehrskonzeption, erklären beschwichtigend, dass ja nichts zu befürchten sei, wenn die Ueberprüfung der Strassenrechnung ergeben werde, dass diese Zweifel, die ich nun genannt habe, begründet seien. Aber ebensogut kann und muss gesagt werden, dass sich im Hinblick auf eine solche Zweifelsituation ein separater Abstimmungskampf nicht rechtfertigt.

Ich habe ganz am Anfang gesagt, dass der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit anerkannt werden müsse. Aber die Gesamtverkehrskonzeption sagt mit Recht, dass diese für jedes Verkehrsmittel gelten müsse. Es geht nach den Erkenntnissen der Gesamtverkehrskonzeption nicht an, dass wir den Schwerverkehr in die Zange nehmen, ohne dass wir gleichzeitig die gegenüber den Bahnen hinsichtlich Eigenwirtschaftlichkeit vorgesehenen Massnahmen verwirklichen. Der Grundsatz, dass für alle Verkehrsmittel gleich lange Spiesse im Wettbewerb hergestellt werden müssen – Kollege Stuckli hat soeben auch darauf hingewiesen –, dieser Grundsatz ist einer der wichtigsten der Gesamtverkehrskonzeption. Wenn nun die Schwerverkehrsabgabe vorgezogen wird, wird dieser Grundsatz verletzt, denn die Defizite der Bahnen werden für diese Zeit nicht von diesem Verkehrsmittel getragen werden.

Es wird nun aber gesagt, dass der Umweltschutz, speziell die Lage am Gotthard, und die finanzielle Lage des Bundes ein Vorziehen der Schwerverkehrsabgabe trotz all diesen Einwänden rechtfertigen. Zur Lage am Gotthard ist zu sagen, dass dieses Mittel – die Schwerverkehrsabgabe – ohnehin um einige Jahre zu spät kommen würde; denn bis die Abstimmungen über den neuen Verfassungsartikel und über das neue Gesetz, gegen das das Referendum im Falle eines Vorziehens sicher kommen würde, durchgeführt wären, würde es im besten Fall noch zwei, drei Jahre dauern. Uebrigens beweisen die richtigen Zahlen über den Verkehr durch den neuen Gotthardtunnel, dass die prophezeite Katastrophe gottlob nicht eingetreten ist. Erfahrungsgemäss ist der Mittwoch der am stärksten mit Lastfahrzeugverkehr belastete Wochentag. Der Anteil des Schwerverkehrs machte am letzten Mittwoch, dem 19. September, 9,1 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens durch den Gotthardtunnel aus. Wenn in der Presse höhere Prozentzahlen zu lesen waren, so rührt das daher, dass die automatische Zählung alle Fahrzeuge über fünfeinhalb Meter Länge registriert, so dass die Wohnanhänger, die Motorboot- und Zeltanhänger der Personewagen in Abzug zu bringen sind. Ein Anteil von 9,1 Prozent ist doch sicher nichts Alarmierendes, das ein Ausscheren aus der Gesamtverkehrskonzeption rechtfertigen würde.

Es kommt hinzu, dass der Präsident der Generaldirektion der SBB am Hearing vor der Kommission unseres Rates erklären musste, dass wegen der leidigen Streiksituation und wegen bahntechnischer Engpässe in Italien einsteuilen gar nicht zusätzliche Kapazitäten auf den Schienenverkehr nach Italien verlegt werden könnten. Die Lage am Gotthard kann daher im Ernst nicht als Rechtfertigung für ein Vorziehen der Schwerverkehrsabgabe dienen.

Es bleibt noch das finanzpolitische Argument. Einerseits ist dagegen einzuwenden, dass dieses Argument mit dem Verursacherprinzip nichts zu tun hat, auf das die Schwerverkehrsabgabe ja abzustützen wäre. Andererseits ist zu sagen, dass die finanzpolitische Reihenfolge doch lauten muss: Zuerst die Durchführung der Sparmassnahmen, die das Parlament bereits beschlossen hat, dann die Bereinigung der direkten Bundessteuer und der Warenumsatzsteuer, wo ja eine Dringlichkeit besteht wegen der in der Verfassung enthaltenen Befristung, und erst an dritter Stelle die Einführung allfälliger zusätzlicher Steuern.

Wenn etwas vorgezogen werden sollte, so wäre dies die allfällige Einführung der Vignette. Nach den publizierten Vorschlägen der Gesamtverkehrskommission für neue Verfassungsartikel über den Verkehr wäre die Einführung der Vignette auf dem Gesetzeswege möglich, aber aus der Botschaft des Bundesrates ist ersichtlich, dass bei der Gesamtverkehrskonzeption nicht an diese Finanzierungspläne gedacht ist. Man mag zu dieser Frage so oder so eingestellt sein; in weiten Kreisen des Volkes wird immer wieder – vor allem im Blick auf die vielen ausländischen Autos, die unser Land durchfahren – nach der Einführung dieser Finanzquelle gerufen. Es wäre wohl sinnvoll, diese Frage dem Volk zum Entscheid vorzulegen, damit sie so

oder so, durch Annahme oder durch Ablehnung, eine Erledigung erfahre. Es ist zu bedauern, dass sich die Kommission mit dieser Frage nicht richtig auseinandergesetzt hat. Als ich als Kommissionsmitglied um 13.40 Uhr mit knurrendem Magen den Antrag stellte, die Kommission solle nach einer Mittagspause oder an einem folgenden Tage nochmals zusammenkommen, um diese Frage ernsthaft zu diskutieren, wurde dieser Antrag ein Opfer der Uebermüdung. Es ist unsympathisch, das hier erwähnen zu müssen. Aber die Tatsache selber ist noch unsympathischer. Wenn also etwas vorzuziehen wäre, so wäre es die Abklärung, ob das Volk nun die Vignette will oder nicht. Auf keinen Fall ist es gerechtfertigt, die Schwerverkehrsabgabe vorzuziehen; ganz besonders nicht, da die Oberschaft über die Gesamtverkehrs-konzeption auf die übernächste Session bereits zugesichert und zu erwarten ist.

Ich ersuche Sie daher, dem Kommissionsminderheitsantrag zuzustimmen.

Affolter: Ich möchte eigentlich nichts wiederholen, was seitens der Minderheit, zu der ich mich zähle, zum Rückweisungsantrag schon ausgeführt wurde. Mich beschäftigen bei der ganzen Sache, wie Herrn Stucki, vor allem die Zusammenhänge der heutigen Vorlage (und überhaupt der Strassenabgaben) mit der GVK. Ich komme allerdings zu etwas anderen Schlüssen als Herr Stucki. Mir scheint es hier eindeutige Widersprüche zu geben. Dass die Erfassung des Schwerverkehrs in engem ursächlichen Zusammenhang mit der GVK steht, dies stellt wohl niemand in Abrede. Ebenso unbestritten und bekannt ist, dass die GVK als zentralen Bestandteil die Bildung von zwei Verkehrsfonds vorsieht. Dieses Modell hat man bis jetzt nicht aufgegeben. Der Fonds für den privaten Verkehr ist für die Deckung der Aufwendungen des Bundes für das Strassen-netz von nationaler Bedeutung und für die Lastenausgleichszahlungen an die Kantone für die Strassenkosten bestimmt. Er soll nach diesen Vorstellungen durch Abgaben auf den Treibstoffen und aus dem Bundesanteil zweckgebundener Strassenbenützungsgebühren gespiessen werden.

Die Botschaft des Bundesrates sagt nun auf Seite 16 selbst, dass die Verfassungsvorschläge der GVK die Erhebung von Benützungsgebühren für die Deckung der Infrastrukturkosten der Strasse vorsehen werden, womit die Vignette wie auch die Schwerverkehrsabgabe ihre verfassungsrechtliche Grundlage erhalten würden. Textvorschläge hiefür liegen vor (Artikel 36bis Absatz 2 der GVK-Vorschläge) und werden zum Teil gegenwärtig noch überarbeitet. (Ich verweise auf den Schlussbericht der GVK-Kommission Seite 301ff.) Und hier ist nun wohl doch die Frage berechtigt, wieso man nicht einer Formulierung den Vorzug geben könnte, und sie auch finden würde, die sich erstens einmal in die GVK-Verkehrsartikel der Bundesverfassung nahtlos einfügt und zweitens über die Erfassung des Schwerverkehrs hinaus dem Bund ganz allgemein verfassungsrechtlich die Erhebung von Strassenbenützungsgeldern ermöglichen würde – und damit auch die Einführung der Vignette. Die Forderung nach einer GVK-gerechten Verfassungsgrundlage – insbesondere der fugenlose Einbau in dieses GVK-Gebäude – wird mit dem heute zur Diskussion stehenden Verfassungsartikel nicht erfüllt, im Gegensatz zu dem, was uns gesagt worden ist. Und es stellt sich doch wahrhaftig die Frage, ob wir uns hier nicht auf ein veritables Hornberger Schiessen einlassen, das heisst, ob der heutige Vorschlag, falls so beschlossen, nicht wieder zugunsten einer GVK-gerechten Formulierung zurückgezogen werden muss. Es scheint mir auch, es werde nicht ganz mit offenen Karten gespielt. Herr Alois Hürlimann sprach in der letzten Kommissionssitzung noch von zwei neuen Verfassungsartikeln, die im Rohentwurf vorlägen; hierüber wurde nichts bekannt, obschon solche Entwürfe uns heute eigentlich ausserordentlich interessieren müssten. Fest steht hingegen, dass man in der GVK-Vorbereitung um die ungeliebte Vignettenfrage wie die

Katze um den heissen Brei herumgeht. Die Rückweisung an den Bundesrat, wie es die Minderheit vorschlägt, müsste jedenfalls mit dem Auftrag verbunden sein, zu prüfen, ob nicht der hier vorgeschlagene Verfassungsartikel über die Schwerverkehrsabgabe in einer neuen Verfassungsbestimmung aufgehen sollte, die dem Bund generell die Erhebung von Strassenbenützungsgeldern ermöglicht und damit auch Schwerverkehrsabgabe und Vignette verfassungsrechtlich abdecken würde.

Und hier komme ich nun zu einem zweiten gewichtigen Grund – Herr Dillier hat davon schon gesprochen –, der mich die Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat befürworten lässt. Ich bin Vignettenbefürworter. Ich stehe dazu und habe auch den Antrag eingebracht, der unter Umständen nachher noch zur Diskussion stehen wird, nämlich einen weiteren Verfassungsartikel betreffend Autobahnvignette einzuführen. Einiges, was für diesen Fall zu sagen sein wird, muss ich hier schon anbringen; es gehört in diesen Zusammenhang. Herr Stucki hat bereits vorhin auf die parlamentarische Vorgeschichte der ganzen Sache hingewiesen. Der Nationalrat hat vor zwei Jahren zwei Bundesbeschlüsse angenommen, nämlich über die Einführung einer Autobahnvignette und einer Schwerverkehrsabgabe. Das Unikum bestand darin, dass die Volkammer weder eine bundesrätliche Botschaft zu dieser Materie in Händen hatte noch dass ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt worden wäre. Der Ständerat – eingedenk seiner Rolle als juristisches Gewissen – erhob den Mahnfinger, buchstabierte zurück und verweigerte mit 20 zu 9 Stimmen Eintreten auf beide Vorlagen, einzig deswegen, weil die Abklärungen als nicht genügend erachtet und das Fehlen eingehender Behandlung in einer vorberatenden Kommission bemängelt wurden. Die Meinung der Finanzkommission – damals vertreten durch ihren Präsidenten Hofmann – drang durch, wonach anzustreben sei, Vignette und Schwerverkehrssteuer, abgestimmt auf die GVK, dem Volke in getrennten Abstimmungen zu unterbreiten. Es kam dann zur bekannten Motion des Ständerates; das Resultat liegt heute zum Teil mit der Vorlage über die Schwerverkehrsabgabe vor.

Sie kennen die Meinung des Bundesrates, der vorschlägt, es sei zurzeit auf einen Verfassungsartikel betreffend Autobahnvignette zu verzichten. Sie kennen auch die Gründe, die dafür angeführt worden sind: Deckung der Nationalstrassenkosten sichergestellt, schwierige Durchführbarkeit, knapp ablehnende Mehrheit der Kantone und Parteien in der Vernehmlassung. Herr Dillier hat vorhin schon erwähnt, unsere Kommission habe beschlossen, diesem Vorschlag des Bundesrates zu folgen; aber wie: die Diskussion nahm keine fünf Minuten in Anspruch. Man hat sich mit der Vignettenfrage materiell überhaupt nicht und, was in meinen Augen schlimmer ist, mit den Gründen, die den derzeitigen Verzicht auf die Erhebung von Benützungsgeldern auf Nationalstrassen rechtfertigen sollen, höchst summarisch auseinandergesetzt. Das einzige Votum in diesem Zusammenhang kam von Herrn Kollege Muheim, der die politische Tunlichkeit einer Beschränkung auf die Schwerverkehrsabgabe herausstellte.

Vor nur zwei Jahren hat der Ständerat das Fehlen einer eingehenden Behandlung der Vignettenfrage durch eine vorberatende Kommission bemängelt und dem Nationalrat eine Lektion erteilt.

Heute sind wir im Begriff, uns den gleichen Vorwurf einzuhandeln, nämlich den der mangelnden Gründlichkeit. Er dürfte um so schwerer wiegen, als mit der Eröffnung der grossen nationalen Bauwerke Gotthardtunnel, Seelisbergachse usw. die öffentliche Diskussion über Benützungsgeldern für Nationalstrassen wieder neu und vehement aufgeflammt ist und bald jeden helvetischen Stammtisch bewegt und beschäftigt. Dazu stehen Volksinitiativen über Tunnelgebühren im Raum, zum Beispiel der CVP Aargau, u. a. m. Kurz, es scheint auch mir, dass es nun nachgerade an der Zeit sei, diese seit mehr als einem Jahrzehnt

anstehende Frage nicht mehr länger vor uns herzuschieben, sondern auf diese oder jene Art einmal dem Volk zum Entscheid vorzulegen.

Wenn Sie dem Rückweisungsantrag Debétaz folgen, halten Sie dem Bundesrat die Möglichkeit offen, immer im Rahmen der GVK, dem Parlament und Volk zwei getrennte Verfassungsartikel vorzulegen oder halt doch eine einheitliche Verfassungsgrundlage zur Erhebung von Strassenbenützungsgeldern mit Abdeckung sowohl von Vignette wie Schwerverkehrsabgabe zu schaffen. Gegen das allfällige Vorziehen eines solchen umfassenden Verfassungsartikels wäre viel weniger einzuwenden als gegen diesen Einzeldurchmarsch mit der Schwerverkehrsabgabe. Ich behauptete, eine solche ganzheitliche Lösung böte auch referendumpolitisch bedeutend weniger Schwierigkeiten als alles, was wir jetzt vorweg dem harschen Wind von engagierten und enragierten Interessenvertretern aussetzen.

Ich komme zum Schluss. Ich kann Herrn Dillier beruhigen. Falls Eintreten auf die Schwerverkehrsabgabe beschlossen und die Vorlage vom Ständerat angenommen werden sollte, werde ich Sie aufgrund des eingebrachten Antrages nochmals mit der Vignettenfrage behelligen müssen. Ich werde allerdings auch dannzumal Rückweisung an die Kommission zur vertieften Behandlung einzig dieses Fragenkomplexes beantragen, um dem Plenum, eine Vignettediskussion quasi aus dem hohlen Bauch heraus zu ersparen.

Cavelty: Bei der Vorbereitung des heutigen Geschäftes habe ich versucht, mir zu vergegenwärtigen, was über die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe im Jahre 1978 gesagt wurde. Sie erinnern sich daran, dass der Nationalrat damals im Zuge der Bundesfinanzreform beschlossen hatte, sowohl eine Vignette als auch eine Schwerverkehrssteuer einzuführen. Der Ständerat beschloss in der Folge, auf diese Geschäfte im Rahmen der Bundesfinanzreform nicht einzutreten. Beide Räte hieszen übereinstimmend eine Motion gut, die den Bundesrat verpflichtete, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen und den Räten bis Ende 1979 entsprechende Botschaften zu unterbreiten. Interessant war bei der damaligen Diskussion, dass sich praktisch niemand gegen eine Schwerverkehrsabgabe als solche äusserte und nur sehr wenige gegen die Vignette. Was zu den damaligen Beschlüssen führte, war die Ueberlegung, dass eine Verquickung der Verkehrsabgaben mit der Finanzreform letztere abstimmungspolitisch gefährde. Die Stimmen von damals, zum Beispiel jene von Herrn Kollega Zumbühl, blieben ungehört, die das Gegenteil behaupteten: nämlich, dass das Volk der Finanzvorlage leichter zustimme, wenn es sehe, dass man das Geld auf der Strasse nicht liegen lasse. Nun, Sie kennen das Ergebnis der damaligen Abstimmungen. Sicher ist, dass das Schicksal der Finanzvorlagen von damals mit den Verkehrsabgaben nicht schlimmer hätte sein können, als die Wirklichkeit zeigte.

Auffallende Parallelen bestehen auch heute. Kaum jemand spricht sich gegen die Schwerverkehrsabgabe als solche aus, weil sie als gerechtfertigt ausgewiesen wird. Die Einwände kommen aber wiederum aus der Ueberlegung, es sei der falsche Moment dafür da. Zunächst sei die Verlängerung der Finanzordnung unter Dach zu bringen, und sodann seien die Verkehrsabgaben nur im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes zu behandeln.

Was den Einwand der Finanzordnung betrifft, verweise ich auf die Erfahrungen aus dem Jahre 1979. Wer weiss, ob die damalige Ordnung nicht angenommen worden wäre, wenn man das Geld nicht auf der Strasse hätte liegen lassen? Denn im damaligen Abstimmungskampf, Sie erinnern sich daran, war auf jeden Fall, wie übrigens auch heute, in jeder Versammlung von den Verkehrsabgaben die Rede, die man im Ausland schon längst ohne Murren bezahle und die man doch endlich auch bei uns einführen möge.

Aus dieser Warte betrachte ich daher die Verkehrsabgaben als Abstimmungshilfe für die Finanzordnung und nicht

als eine Behinderung. Dies gilt vor allem für die Schwerverkehrsabgabe, die von den mächtigen Automobilverbänden bekanntlich ja toleriert wird. Selbst aber wenn man gegenteiliger Meinung ist, kommt die Schwerverkehrsabgabe mit aller Sicherheit nicht mit der Finanzordnung ins Gehege, denn die Finanzordnung muss bis im Frühjahr 1981 unter Dach und Fach sein, derweil die Schwerverkehrsabgabe in dieser Zeit mit aller Sicherheit noch bei den Räten liegt. Für allfällige Zweifler möchte ich diesen Fahrplan gerne durch Herrn Bundesrat Schlumpf bestätigen lassen, nämlich dass die Schwerverkehrsabgabe erst nach der Finanzordnung zur Abstimmung gebracht werden soll.

Bleibt also noch der Einwand der Gesamtverkehrskonzeption, aus der angeblich keine einzelnen Teile vorweggenommen werden dürfen. Hier müssen wir aufpassen, dass wir den wortgewaltigen Schöpfern der Gesamtverkehrskonzeption nicht erliegen. Natürlich möchten diese ihr Werk als leuchtende Einheit sehen, als Krone, von der kein Stein fallen darf. Aber wo in der politischen Wirklichkeit gab und gibt es solche Konzeptionen, solche erraticen Blöcke als Monumente weitsichtiger Planung?

Die politische Wirklichkeit bei uns ist jene der kleinen Schritte. Damit soll keineswegs gesagt sein, dass Gesamt-konzeptionen falsch oder wertlos seien. Im Gegenteil: der Wert der Gesamtkonzeptionen liegt gerade darin, dass einzelne kleine Schritte in der richtigen Richtung ermöglicht werden, dass man auch mit kleinen Würfeln innerhalb des grossen Rahmens bleibt. Dass man mit der Gesamtverkehrskonzeption genau dies wollte, geht schon aus dem entsprechenden Auftrag des Bundesrates vom 19. Januar 1972 an die Gesamtverkehrskommission hervor. In diesem Auftrag hiess es unter Buchstabe f: «Das Verkehrssystem soll sowohl als Ganzes konzipiert sein als auch in einzelne detailliert darzustellende, funktionsfähige Teile zerlegt werden können, die nach festzulegenden Prioritäten im Rahmen der föderalistischen Referendumsdemokratie etappenweise realisierbar sind.» Soweit der wörtliche Auftrag an die damalige Kommission.

Für diese Auffassung kann ich sogar einen Hürlimann als Zeugen anrufen; zwar nicht Herrn Alois, aber immerhin Herrn Bundesrat Hürlimann, über dessen Ausführungen das ständerätliche Kommissionsprotokoll vom 4. Juli 1977 folgendes festhält: «Dagegen geht der bundesrätliche Sprecher mit vielen Votanten darin einig, dass es hinsichtlich der Art der Durchführung der Gesamtverkehrskonzeption, wie auch der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen falsch wäre zu glauben, diese Probleme könnten in einem Guss und von heute auf morgen gelöst werden. Das wird am konkreten Beispiel vielleicht sehr pragmatisch und in Etappen erfolgen.» Soweit Bundesrat Hürlimann.

Und hier noch ein weiterer unverdächtig Zeuge: Bei der Beratung der Verkehrsabgaben im Rahmen der Finanzordnung im Jahre 1978 erklärte der damalige Kommissionspräsident Hofmann wörtlich hier im Rat: «Es soll keineswegs gesagt sein, dass mit Vignette und Schwerverkehrssteuer zugewartet werden muss bis zur abschliessenden Behandlung der GVK. Es besteht aber ein materieller und innerer Zusammenhang, der nicht auseinandergerissen werden darf. Er muss gewahrt bleiben. Die beiden Verkehrssteuern müssen auf die Gesamtverkehrskonzeption abgestimmt sein.» Soweit der damalige Kommissionspräsident Hofmann.

Niemand kann nun bestreiten, auch Herr Alois Hürlimann nicht, dass die Vorlage von heute auf die Gesamtverkehrskonzeption abgestimmt ist, ja dass die heutige Behandlung bloss ein Vorziehen der späteren Beratung innerhalb der GVK bedeutet. Was daran unrichtig sein soll, vermag ich nicht einzusehen; denn auch eine Beratung innerhalb der Gesamtverkehrskonzeption müsste einzeln erfolgen. Eine Beratung und Verabschiedung des ganzen Paketes, ohne es überhaupt aufzuschnüren, wäre für mich undenkbar.

Und auch eine Volksabstimmung über ein ganzes und ungeöffnetes Paket wäre doch unmöglich. Es würde ja übrigens auch gegen das Prinzip der Einheit der Materie verstossen. So kommissionsgläubig wird das Volk auch in ein paar Jahren nicht sein, dass es ganze Brocken ohne zu kauen verdauen würde. Ein Vorziehen der Verkehrsabgaben und damit ein Eintreten auf die heutige Vorlage würde aber nicht nur materiell der Gesamtverkehrskonzeption nicht schaden, sondern könnte unter Umständen als eine Teilbehandlung betrachtet werden. Sofern das optimistische Programm des Bundesrates betreffend die Behandlung der Gesamtverkehrskonzeption in den Räten zutrifft, wäre die heutige Vorlage immer noch in der Beratung, wenn die Gesamtverkehrskonzeption zur Behandlung käme. Dann könnte man eventuell die beiden Vorlagen noch vereinigen, wenn sich kein entsprechendes Bedürfnis zeigen sollte. Hier kann ich auf weitere Ausführungen zu diesem Punkt verzichten unter Hinweis auf die treffenden Darlegungen von Herrn Kollega Stucki. Aus meiner Sicht ergibt sich alles in allem der Schluss, dass nichts gegen ein heutiges Eintreten und gegen eine Gutheissung der Vorlage spricht. Was dafür spricht, sind finanzpolitische und verkehrspolitische Erwägungen, wie sie in der Botschaft und im Eintretensreferat unseres Präsidenten geschildert wurden. Warum sollen wir zulassen, dass die Schweiz zum Gratistransitland Europas wird, dass unsere Bevölkerung unter schweren Immissionen leidet und dass unsere Bahnen immer grössere Defizite machen?

Damit möchte ich die Zielrichtung der Verkehrsabgaben aus meiner Sicht fixieren. Anvisiert sollen vor allem jene sein, die unser Land als reines Gratsdurchfahrtland benutzen, sei es mit Lastenzügen oder mit Personenzügen. Die Verkehrsabgaben dürfen aber nicht diskriminierend wirken; deshalb müssen alle Motorfahrzeughalter erfasst werden. Wichtig ist aber, Mittel und Wege zu finden, um den berechtigten Unterschieden Rechnung zu tragen. Dies wird dann Sache des Gesetzes sein. Die Botschaft versucht auf Seite 68, einige allgemeine Linien festzulegen, die das Gesetz betreffend die Schwerverkehrsabgaben vorsehen sollte, so die Ausnahmen für Arbeitsmaschinen, Traktoren, Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und Autobusse des öffentlichen Linienverkehrs. Hier möchte ich noch einige weitere Vorbehalte anbringen, vor allem zugunsten von bahnlosen Talschaften, aber auch zugunsten des Nahverkehrs. Ein wichtiger Sinn der Schwerverkehrsabgabe ist es, der Bahn jene Transporte zuzuführen, die sie besser und rationeller ausführen kann. Hier muss ich Kollega Dillier ergänzen, wenn er ausführte, die Bahn könne heute nicht mehr Schwerverkehr schlucken. Es muss noch gesagt werden, dass der Lötschberg ausgebaut und die Strecke Luino verstärkt wird, so dass eine Vergrösserung der Kapazitäten in nächster Zukunft gegeben ist.

Das auszuarbeitende Gesetz aber muss unbedingt Kautelen einbauen, um den bahnlosen Talschaften und ihren Anliegen gerecht zu werden. Auch ist es nicht damit getan, nur Autobusse des öffentlichen Linienverkehrs von der Schwerverkehrsabgabe zu befreien. Auch private Autobusse haben durchaus ihre gemeinwirtschaftliche Funktion, etwa wenn sie Gebiete wie Pässe usw. befahren, die man mit der Bahn nicht erreichen kann. Andererseits ist es durchaus denkbar, dass Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, zum Beispiel Postautos, zu Fahrten eingesetzt werden, die ausserhalb einer sinnvollen Aufgabenteilung zwischen Strasse und Bahn liegen. Für solche Fälle wäre eine privilegierte Behandlung der Postautos nicht berechtigt. Auf jeden Fall darf die Schwerverkehrsabgabe nicht zum Mittel werden, um eine gesunde Konkurrenz zwischen Post- und privaten Autobussen auszuschalten. Dies alles aber spricht nach meiner Meinung nicht gegen eine Schwerverkehrsabgabe in der Bundesverfassung, sondern dies alles muss einfach im entsprechenden Gesetz – das ja sowieso erlassen werden muss – beachtet werden. Bei der Beratung des Gesetzes wäre ich dann in diesen Punkten auf der Seite von Herrn Dillier, und, wie ich Herrn

Bundesrat Schlumpf kenne, wird auch er sehr grosses Verständnis für diese Anliegen haben.

Noch ein Wort zur Frage Schwerverkehrsabgabe allein oder verbunden mit der Vignette. Grundsätzlich bin ich für beide Verkehrsabgaben, wobei ich aber bei der Vignette postuliere, dass deren Erlös für alle Strassen, nicht nur für die Nationalstrassen, verwendet werden soll. Im gegebenen Augenblick werde ich einen entsprechenden Antrag begründen. Der Antrag ist verteilt. Obwohl ich für beide Abgaben bin, neige ich dazu, dem Bundesrat zuzustimmen und im vorliegenden Verfahren nur für die Schwerverkehrsabgabe zu votieren. Ich komme zu diesem Schluss aus rein praktischen Gründen: einmal ist die Schwerverkehrsabgabe von grösserer Dringlichkeit, da sie den ausländischen Schwerverkehr durch unsere Tunneln San Bernardino und Gotthard eindämmen soll. Dieses Problem sollte lieber heute als erst morgen gelöst werden. Sodann ist die Schwerverkehrsabgabe noch ein Grad berechtigter als die Vignette, weil sie dazu dient, nicht gedeckte Kosten dieser Motorfahrzeugkategorie zu bezahlen. Sie beruht demnach auf dem Verursacherprinzip, während die Vignette eine reine Fiskalabgabe ist. Die Einführung der Vignette bedarf weitaus grösserer Vorbereitungen und Umtriebe, zumal sie von den Automobilverbänden heftig bekämpft wird. Hängt man die Vignette mit der relativ einfach einzuführenden Schwerverkehrsabgabe zusammen, wird die Behandlung der ganzen Angelegenheit noch lange hinausgezögert, und wir haben nichts als überlastete Gotthard- und San-Bernardino-Routen und das Loch in der Kasse des Bundes.

Ohne jemanden konkret zu verdächtigen – Anwesende sind sowieso ausgenommen –, muss ich doch sagen, dass ich den Eindruck habe, einige Befürworter der Vignette verfolgten hier mit ihrem Antrag einen Nebenzweck, nämlich die Schwerverkehrsabgaben zu verzögern. Wie ich Herrn Affolter heute verstanden habe, will er nun über seinen eigenen Antrag, den er verteilen liess, hinaus, und wünscht nun einen allgemeinen Abgabeartikel, beinhaltend Vignette und Schwerverkehrssteuern, womit die dadurch bewirkte Verzögerung offensichtlich wird. Wenn Herr Affolter übrigens die heutige Situation mit jener vor zwei Jahren gleichsetzt, so irrt er sich meiner Meinung nach. Damals wurden die Vorlagen vor allem deshalb abgelehnt – man kann es im Protokoll nachlesen –, weil kein Vernehmlassungsverfahren vorlag. Heute ist alles da, was es braucht, um die Dinge ordnungsgemäss zu behandeln und zu verabschieden. Aus der einfachen Ueberlegung – damit komme ich zum Schluss – lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach, möchte ich mich daher hier auf die blossen Schwerverkehrsabgabe beschränken, ohne die Vignette für die Gesamtverkehrskonzeption aus den Augen und aus der Zielrichtung zu verlieren. Ich bin also für Eintreten und Gutheissung im Sinne der Kommissionsmehrheit.

M. Stefan: Le message du Conseil fédéral, qui propose d'adopter une modification constitutionnelle concernant l'instauration d'une redevance sur le trafic des poids lourds et renvoie, par contre, les décisions sur l'article constitutionnel relatif à l'introduction de la vignette autoroutière à l'examen des recommandations de la conception globale suisse des transports, donne une suite partielle à la motion adoptée par les deux conseils en 1978, lors des délibérations sur la réforme des finances fédérales. Il ne fait aucun doute que la mesure prévue trouve sa motivation essentielle dans la situation financière de la Confédération puisque les déséquilibres du compte routier n'avaient dérangé personne au temps de la haute conjoncture. La redevance, telle qu'on entend l'adopter, devrait procurer un produit net d'environ 350 millions de francs par an, dont 105 millions de francs iraient à la Confédération et 245 aux cantons, à la condition toutefois, d'après le message, que la Confédération soit déchargée d'autres tâches dans une mesure comparable. Ceci revient à dire

que la courtoisie se borne à des compliments et qu'en effet la Confédération seule va bénéficier de la totalité des recettes.

Les effets économiques de la perception de la redevance sont évalués, pour l'ensemble de la Suisse, à moins de 0,2 pour cent du coût des biens et des prestations et sont considérés comme sans conséquence pour l'industrie et le commerce du pays. On peut mettre en doute les prévisions des résultats financiers de la taxe, les éléments du compte financier, l'incidence de la mesure sur l'économie, mais nous n'avons pas d'élément pour opposer des résultats autres et meilleurs aux chiffres énoncés dans le message de façon apolitique. Cela n'est pas essentiel, à mes yeux, les difficultés que l'on pourrait rencontrer, dans les rapports internationaux, ne vont sûrement pas être sous-estimées et seront certainement évaluées correctement lors de l'élaboration du projet de loi.

Ce qui ne nous paraît pas acceptable – et ici je parle également au nom de mon collègue tessinois – c'est que le message, tout en admettant qu'une redevance liée aux prestations (telle qu'on la prévoit) frappe davantage le trafic à grande distance que le trafic local, ne considère aucunement les conséquences graves qu'aurait la redevance pour les régions périphériques si elle était perçue d'après les données que l'on se propose d'adopter. Il est vrai que le système de calcul de la taxe va faire l'objet de discussions lors de l'examen de la loi, mais l'acceptation du projet d'article constitutionnel, faite à la lumière des éléments d'un projet de loi clairement défini, laisse peu de chances et de place aux modifications futures.

Personnellement, je suis favorable à une redevance sur les poids lourds et même à une vignette autoroutière si les deux mesures ne débouchent pas sur une discrimination entre les régions du pays. Or, la taxe que l'on entend instituer altère et aggrave le pouvoir concurrentiel de l'industrie, de l'agriculture et du commerce de ces régions. Pour notre canton, le problème des transports est d'importance vitale et l'histoire nous enseigne que toutes les revendications tessinoises, dans le domaine économique, ont eu comme but principal celui de rapprocher notre production et la consommation des marchés suisses. Cette règle constitue une composante des prix de production et de vente que l'on ne peut pas négliger. D'après l'enquête conduite par la Chambre de commerce et de l'industrie, l'augmentation du coût du transport dans les différentes branches économiques du canton atteint en moyenne 20 pour cent, ce qui se traduit par exemple, pour un véhicule de 15 tonnes destiné au transport de marchandises en Allemagne, par un impôt de 300 francs par voyage pour le parcours en Suisse. Ce résultat découle non seulement de l'élément distance qui nous est défavorable, mais également du fait que les types de véhicules qu'on doit engager pour ce transport sont plus lourdement imposés que ceux employés normalement pour des parcours plus courts. Bref, on n'aurait pas pu élaborer une méthode de calcul plus défavorable aux zones excentriques. Lorsqu'on pénètre dans la chair de l'économie d'un canton, puisque cette imposition ne limite pas ses effets à l'épiderme, on ne peut pas réduire l'opération au simple équilibre arithmétique du compte routier. On connaît déjà les effets de la saine concurrence entre les modes de transport dont parle le message. En effet, les Chemins de fer fédéraux vers lesquels devrait affluer un plus grand volume de transport, sans que la garantie soit donnée qu'ils pourront faire face aux tâches nouvelles, d'après les déclarations en commission de M. Desponds, président de la Direction générale, envisagent aussi une augmentation semblable des tarifs. Or, personne ne peut ignorer les aspects politiques du problème et ces considérations ne peuvent être faites qu'en ramenant la discussion sur l'introduction de la redevance dans son cadre naturel, qui est l'examen des propositions dérivées de la conception globale des transports.

Pour le canton du Tessin, où l'ouverture du tunnel routier du St-Gothard a constitué l'aspiration de toute une géné-

ration désireuse d'intensifier les échanges politiques et culturels d'abord, mais aussi économiques, avec l'intérieur de la Suisse, les augmentations des tarifs pour les transports par route et par rail représenteraient une grave déception. Au lieu de nous rapprocher des marchés suisses, on nous repousse tout à coup encore plus loin.

Pour toutes ces raisons essentielles, que l'on pourrait aisément enrichir d'exemples et d'argumentations, je voterai pour le renvoi du projet au Conseil fédéral, selon la proposition de la minorité.

Muhlem: Nur drei Punkte, die ich hier hervorheben möchte.

Erstens: Wir sprechen von einer teilweise ungedeckten Strassenrechnung. Die Strassenrechnung ist aber aus zwei Quellen gedeckt: Aus den Abgaben der Benutzer und aus den Abgaben des Steuerpflichtigen. Wir müssen einmal daran denken, dass aus Einkommen und Vermögen, aus Kapitalertrag und unternehmerischem Kapital Gelder verwendet werden, um die Strassenrechnung zu finanzieren. Wer bezahlt diese Steuern? Es ist einmal der Bund; er hat über Jahre hinweg – und das vergessen viele – etwa 1,2 Milliarden aus allgemeinen Staatsmitteln in die Strassenrechnung einbezahlt. (Lesen Sie das im Anhang 6 der bundesrätlichen Botschaft.) Es sind dann aber besonders die Kantone und ihre Steuerzahler, welche die ungedeckte Strassenrechnung berappen. Wer sind denn diese Leute? Es sind jene, die nicht selbst unbedingt die Strassen benutzen, sondern über ihre Steuern andern Benützern das «Leben» erleichtern. Mit Bezug auf den Schwerverkehr heisst dies im Klartext, dass die Unterdeckung des Schwerverkehrs glattweg durch die Steuerpflichtigen der Kantone berappt wird. Ist diese Situation richtig? Nein, finanzpolitisch völlig falsch, denn es gilt doch der Grundsatz – anerkannt durch alle Wissenschaft und Praxis –, dass die Benutzerabgaben – auch Kausalabgaben oder das Verursacherprinzip genannt – im öffentlichen Gemeinwesen Geltung haben sollen. Es ist Zeit, dass wir hier Remedur schaffen. In diesem Zusammenhang: Was bedeutet denn das in der wirtschaftlichen Ausdeutung? Herr Stefani und viele Vorredner haben recht, wenn sie sagen, die transportierten Güter würden dann teurer. Was heisst es denn heute? Heute heisst das nichts anderes, als dass ein Teil der Transportkosten für die Güter durch die Steuerpflichtigen subventioniert werden. Ist das in einem wettbewerbsunternehmerischen Wirtschaftssystem richtig? Nein, es ist nach meiner Ueberzeugung völlig falsch. Ich habe Mühe, die Interessenvertreter der freien Wirtschaft in diesem Punkt zu verstehen.

Ein Zweites: Wir sprechen von GVK. Ich habe in der Kommission – Kollege Stucki hat das vorhin kurz angedeutet – ganz direkt gefragt, ob die Interessenvertretung bereit seien, die Thesen, Schlussfolgerungen und Verfassungssätze der GV-Kommission anzunehmen? Antwort: Ja, aber... Im entscheidenden Punkt haben sie nämlich nein gesagt. Politische Ausgangslage: Wenn Sie jetzt diesen Schwerverkehr nicht vorziehen, sondern glauben, er bilde dann später einen Teil des Gesamtpaketes, werden die Interessenverbände trotzdem dagegen sein, sofern wir dann nicht bereit sein sollten, dannzumal einen wichtigen Teil noch herauszuberechnen. Diese Art Politik kann nicht meine Zustimmung finden.

Daher ein Drittes, meines Erachtens eher an den Bundesrat gewandt: Der Bundesrat hat von Beginn an völlig verfehlt die Schwerverkehrsabgabe als Instrument zur Sanierung des Bundeshaushaltes bezeichnet. Dieser These kann ich nicht folgen!

Wie es falsch ist, aus den allgemeinen Bundesmitteln – ich habe vorhin gesagt aus den Steuern – den Verkehr zu subventionieren, so sehr ist es auch falsch, dass der Staat aus Verkehrsabgaben seine allgemeine Bundeskasse finanziert. Der Grundsatz der scharfen Trennung der Benützergebühren, also Strassenabgaben zur Strassenbenützung und für die Strassenkosten, darf doch nicht durchbro-

chen werden. Daher meine Auffassung: Der Schwerverkehr ist ein Instrument der Verkehrsfinanzierung. Wir benötigen es in der jetzigen Lage vor allem für die Kantone. Aber auch der Bund hat gewisse Ansprüche aus seinen früheren Leistungen, die er aus Steuern mit 1,2 Milliarden an die Strassenrechnung erbrachte. Wir brauchen eine Haushaltsanierung mit Schwergewicht «Verlängerung der Finanzordnung 1982». Es ist, und damit komme ich zum Schluss, kein Widerspruch, wenn ich heute und hier für eine Abgabe bin, und wenn ich im übrigen kein Gehör habe mit Bezug auf neue Steuern, sondern mich dort völlig auf die Weiterführung der Wehrsteuer und der Warenumsatzsteuer konzentrieren möchte. Für meinen Kanton Uri und mein Volk ist es Voraussetzung für eine Gutheissung der Steuervorlage, dass wir nicht nur den Gestank und den Rauch des Schwerverkehrs haben, den wir dann noch über unsere kantonalen Steuern finanzieren, sondern dass hier über das Bundesinkasso einer Schwerverkehrsabgabe den Kantonen mindestens im finanziellen Bereich eine Entlastung kommt.

Andermatt: Nach den bisherigen Voten will ich mich kurz fassen. Ich möchte nur zu drei Ueberlegungen kurz Stellung nehmen.

Zum ersten: In unserer Kommission war es unbestritten, dass der Schwerverkehr seine Kosten nicht deckt. Auch die Minderheit der Kommission ist der Auffassung, dass eine Schwerverkehrsabgabe sich rechtfertigt, und die Minderheit der Kommission wird auch zu einer Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption stehen. Diese Aussage kann auch gemacht werden für die Vertreter des Autotransportgewerbes. Sie haben gewisse Vorbehalte gegenüber der Kategorienrechnung angemeldet und gewisse Bedingungen für ihre Zustimmung, aber prinzipiell sind auch sie bereit, eine Mehrbelastung des Schwerverkehrs im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption zu akzeptieren. Sie sind aber gegen ein Vorziehen der Schwerverkehrsabgabe, und hier, glaube ich, müssen wir uns doch überlegen, ob wir nicht mit dem Vorziehen der Schwerverkehrsabgabe die Gesamtverkehrskonzeption gefährden. Dabei müssen wir uns auch überlegen, ob wir nicht mit dem Vorziehen einer Fiskalabgabe, also der Schwerverkehrsabgabe, Schwierigkeiten erhalten mit der Verlängerung unserer Bundesfinanzordnung. Wir haben uns hier die Frage zu stellen, ob es wert ist, diese Gefährdungen auf uns zu nehmen, speziell nachdem auch von seiten der Befürworter gegen diese Abgabe bereits mehrere Vorbehalte angemeldet wurden – ich denke da an das Votum von Kollega Cavelti –, dass für abgelegene Gegenden, für Randgebiete Sondervorschriften vorzusehen seien. Ich würde meinen, dass das Huhn, das ehemals 350 Millionen gross war, bereits jetzt gerupft wird, kleiner wird, und wir müssen uns wirklich die Frage stellen: Ist es das Risiko wert, die Gesamtverkehrskonzeption, eventuell auch die Verlängerung der Bundesfinanzordnung zu gefährden mit dem Vorziehen der Schwerverkehrsabgabe?

Eine zweite Bemerkung verkehrspolitischer Natur: Zirka 85 Prozent aller Güter im Binnenverkehr werden auf der Strasse befördert. Dies ist weder die Schuld des «bösen» Autotransportgewerbes noch des «unfähigen» öffentlichen Verkehrs. Diese Aufteilung ist Ausfluss der Bestrebungen, die Güter möglichst rationell und kundenfreundlich zu transportieren. Diese Tendenz kann durch eine Schwerverkehrsabgabe nicht geändert werden. Es wäre auch sehr schwer vorstellbar, wie die öffentlichen Verkehrsbetriebe auch nur zehn Prozent Mehrverkehr auf kurzen Distanzen kostendeckend bewältigen könnten. Es ist anzunehmen, dass eine Schwerverkehrsabgabe nur wenig Mehrverkehr für die Bahnen bringen wird und dadurch auch die Situation der Bahnen nur unwesentlich verbessert werden kann. Dagegen werden die Transporte verteuert, auch in die Gegenden, die vom öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Schienenweg gar nicht bedient werden können. Hier knüpfte ich an die Ausführungen von Kollega Stucki an. Er hat von Wettbewerbsverzerrungen gesprochen. Nach meinem Dafürhalten würden wir für die Bedienung der Randgebiete ebenfalls Wettbewerbsverzerrungen hervorrufen, wenn wir eine Schwerverkehrsabgabe einführen würden, so wie sie der Bundesrat uns momentan vorschlägt, das heisst, wenn wir eine Schwerverkehrsabgabe einführen würden, die nicht im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption eingebettet wird.

Ganz anders verhält es sich mit dem Transitverkehr. Hier soll die Schiene vermehrt zum Zuge kommen. Die Massnahmen des Bundesrates am Gotthard, zusätzlich zu den bereits bestehenden Vorschriften, sind zu begrüßen. Es ist auch zu hoffen, dass das Huckepack-Angebot in nächster Zeit noch verbessert werden kann, denn der Güterverkehr nach dem Süden kann wegen der Verhältnisse in unserem Nachbarland nicht allein auf dem Schienenweg abgewickelt werden. Langfristig dürfen wir als traditionelles Transitland nicht grosse Teile des angebotenen Transitverkehrs abweisen. Ich bin aber voll der Ueberzeugung, dass dieser Transitverkehr mit allen Mitteln zwischen Basel und Chiasso auf die Schiene gewiesen werden muss.

Bei beiden Räten liegt die Botschaft des Bundesrates zum neuen Leistungsauftrag an die SBB. Es ist anzunehmen, dass auch hier Veränderungen eintreten werden. Auch dies sollte bei einer Schwerverkehrsabgabe berücksichtigt werden, was im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption möglich wäre. Ich denke da an die Bedienung der Randgebiete und der abgelegenen Gegenden.

Eine dritte Ueberlegung finanzpolitischer Natur: Zweimal hat das Schweizervolk dem Bund neue Mehreinnahmen verwehrt. Bundesrat und Parlament sind sich weitgehend einig, dass nun die bestehende Finanzordnung verlängert werden muss, um nach 1982 wenigstens wieder über die Erträge aus der Warenumsatzsteuer und der Wehrsteuer verfügen zu können. Eine gleichzeitige grosse Diskussion um eine neue Schwerverkehrsabgabe würde diesen Bestrebungen – so meine ich – nicht gut bekommen, es sei denn, man wolle mit der Kumulation von Steuervorlagen ein Scheitern der Verlängerung der Bundesfinanzordnung provozieren, um so dann auf dem Dringlichkeitsweg besser und leichter eine neue Finanzordnung einführen zu können. Diese Ueberlegungen kann ich nicht beipflichten.

Aus verkehrspolitischen und finanzpolitischen Ueberlegungen heraus finde ich es nicht tunlich, momentan der Einführung einer Schwerverkehrsabgabe zuzustimmen. Ich meine, diese neue Steuer soll im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption diskutiert werden. Ich bitte Sie, der Minderheit der Kommission zuzustimmen.

Piller: Die sozialdemokratischen Kollegen des Ständerates beantragen Ihnen Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zum Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit. Dies aus folgenden Ueberlegungen:

Die eidgenössischen Räte haben 1978 mit der Ueberweisung einer Motion dem Bundesrat den Auftrag erteilt, die

Verfassungsgrundlage zur Einführung einer Autobahnvignette und einer Schwerverkehrsabgabe in die Wege zu leiten. Mit der Fristsetzung auf Ende 1979 wiesen die eidgenössischen Räte der Lösung dieses Problems eine sehr hohe Priorität zu. Nur schon mit Blick auf die Bundesfinanzen ist die Dringlichkeit in den letzten zwei Jahren nicht kleiner geworden.

Gestützt auf die Strassenrechnung – es wurde dies hier schon mehrmals erwähnt – hat der schwere Strassenverkehr eine Eigenwirtschaftlichkeit von nur zirka 50 Prozent. Die öffentliche Hand trägt runde 350 Millionen Franken jährlich. Im Gegensatz dazu zeigt die gleiche Strassenrechnung eine volle Deckung der Kosten beim Personenwagenverkehr. Diese Tatsache führte zum Vorziehen der Vorlage über die Schwerverkehrsabgabe und zum Verschieben der Autobahnvignette auf einen späteren Zeitpunkt. Unser Kommissionspräsident und auch einige Redner haben uns sehr kompetent und ausführlich viele Angaben zur heutigen Vorlage gemacht. Ich möchte nicht Gesagtes wiederholen.

Welche Argumente führen die Gegner dieser Vorlage ins Feld? Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG hat eine grossangelegte Kampagne gestartet mit dem Ziele, die Einführung der Schwerverkehrsabgabe zu verhindern. Dieses Recht steht der ASTAG natürlich zu. Wir erlauben uns aber, Ihre Argumente kritisch anzuschauen.

Die ASTAG hat sich für eine Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der GVK ausgesprochen und erachtet es heute als völlig unannehmbar, diese Schwerverkehrsabgabe aus der GVK herauszurechnen, wie sie in einem Pressecommuniqué schreibt. Wenn man nun aber ihre Argumentation unter die Lupe nimmt, dann findet man kaum etwas, was für eine Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der GVK spricht. Es sind lauter Argumente gegen jegliche zusätzliche Belastung der Nutzfahrzeuge im Strassenverkehr. Darf ich hier nur einige nennen:

Einmal sagt die ASTAG, dass die Schweiz den Nutzfahrzeugverkehr weit stärker besteuert als die übrigen europäischen Länder, und dass eine zusätzliche Belastung kaum tragbar wäre. (Diese Behauptung kann übrigens weitgehend widerlegt werden.) Weiter findet die gleiche ASTAG, dass unsere polizeirechtlichen und verkehrspolitischen Einschränkungen zu den strengsten aller europäischen Länder gehören. Man muss sich beim Durchlesen dieser Argumente schon fragen, wie der gleiche Verband eine Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der GVK befürworten kann, denn diese haben nichts, aber auch gar nichts mit der Frage zu tun, ob die Vorlage in die GVK verpackt werden soll oder nicht. Es sind Argumente gegen jegliche zusätzliche Belastung. Es erstaunt mich deshalb, dass Kollege Dillier diese Argumente zu den seinen machte.

Man hat schon etwas Mühe, das formale Argument «Schwerverkehrsabgabe ja, aber nur in der GVK» den Interessenverbänden abzukaufen. Werden dann nicht die gleichen Argumente hervorgeholt, um die GVK abzulehnen? Eine GVK, an der man dann sicher noch anderes zu bemängeln hat? Hier teile ich die Meinung unseres Kollegen Cavelti. Die Interessenverbände und mit ihnen auch gewisse politische Kräfte sprechen von der Schwerverkehrsabgabe bezeichnenderweise als einer zusätzlichen fiskalischen Belastung, die nur dazu diene, die kranken Bundesfinanzen zu gesunden, und neue Steuern seien abzulehnen! Der Bund müsse eben sparen. Wo sparen, wird dabei nicht gesagt. Auch hier, mit Blick auf die Strassenrechnung, muss doch mit aller Deutlichkeit gesagt werden, dass es sich nicht um eine neue Steuer handelt, sondern schlicht und einfach um die Anwendung des Verursacherprinzips. Dass dabei die Bundeskasse profitiert, ist sicher mehr als vernünftig, ist doch die öffentliche Hand für die Erstellung und den Unterhalt der Strassen verantwortlich. Ueber die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen und damit auch die Aufteilung der zur Diskussion stehen-

den Einnahmen werden wir uns hier in einem späteren Zeitpunkt ja sicher noch unterhalten.

Das Vorziehen der Schwerverkehrsabgabe, wie es vom Bundesrat und der Kommissionsmehrheit vorgeschlagen wird, sollten wir für eine Art Testlauf für die GVK ansehen. Wenn auch die überzeugende Schaffenskraft unseres Departementschefs und der gesunde Optimismus von Herrn Dr. Alois Hürlimann, Leiter des Stabes für Gesamtverkehrsfragen, für eine baldige Verwirklichung der GVK sprechen, werden doch noch einige Jahre vergehen, bis ein vorbehaltloses Ja überall durch ist. Denken wir nur an die Argumente der ASTAG. Wenn man die starke Ablehnungsfront mit ihren Argumenten bereits hier bei der Schwerverkehrsabgabe sieht, darf man dies sicher sagen, ohne Pessimist zu sein. Ein zielgerichtetes, schrittweises Vorgehen in Richtung GVK ist jedenfalls für mich der sicherere Weg. Dass dabei die Autobahnvignette als weiterer Schritt folgen sollte, ist der starke Wunsch auch von uns Sozialdemokraten.

Die Annahme des Rückweisungsantrages der Kommissionsminderheit würde meines Erachtens einem Rückschlag in diesen Bestrebungen gleichkommen. Ich sehe nicht ein, Kollege Affolter, warum man nicht in Etappen die einzelnen Verfassungsartikel behandeln kann. Persönlich bin ich auch für die baldige Einführung der Autobahnvignette. Das hindert mich aber nicht, heute zu diesem Verfassungsartikel ja zu sagen. Ich habe hier, wie Herr Cavelti, das ungute Gefühl, dass man etwas in Verzögerungstaktik macht.

Dass nach Annahme des heute zur Diskussion stehenden Verfassungsartikels noch viel Arbeit auf der Gesetzesebene geleistet werden muss, liegt auf der Hand. Es wird dann darum gehen, zu beweisen, dass die Schwerverkehrsabgabe nie gedacht war, den privaten Nutzverkehr gegen den öffentlichen auszuspielen. Die beiden müssen in einer Art Partnerschaft zusammenarbeiten. Denken wir nur an die verschiedenen Regionen unseres Landes – das wurde hier mehrmals schon gesagt –, die durch keine öffentlichen Transportmittel erschlossen sind. Dieser Tatsache muss Rechnung getragen werden, indem wir die gemeinnützige Komponente des privaten Schwerverkehrs gebührend anerkennen. Das Gesetz wird dazu genügend Möglichkeiten bieten. Dass wir aber dort, wo die Bahn problemlos einspringen kann, beispielsweise im Nord-Süd- und Ost-West-Transitgüterverkehr, mit der Schwerverkehrsabgabe eine Strassenentlastung erhoffen, wollen wir klar und offen zugeben.

Es wurde heute der Kleber «Die Schwerverkehrssteuer macht die Waren teurer», erwähnt. Ich kenne erheiternd wirkende Kleber wie «Brummi unterwegs für Sie», oder «Wir fahren für Sie, denn Nutzverkehr nützt allen». Diese Kleber dürfen auch nach Einführung der Schwerverkehrsabgabe nicht verschwinden; denn erstens brauchen wir den Nutzverkehr, und zweitens haben diese freundlichen Figuren schon manchen eiligen, nervösen PW-Fahrer beruhigt. Rücksicht und Verständnis für den Nutzverkehr auf seiten der PW-Fahrer, aber auch Akzeptieren einer doch relativ bescheidenen Belastung auf seiten des Schwerverkehrs: das wünschen wir heute.

In diesem Sinne bitte ich Sie nochmals im Namen der sozialdemokratischen Kollegen des Ständerates um Eintreten auf die Vorlage der Schwerverkehrsabgabe. Dieser Schritt ist notwendig, um auch der GVK den verdienten Erfolg zu ermöglichen.

Zumbühl: Auch in unserem Rat, wie in der Kommission, könnten sich bald Ermüdungserscheinungen einstellen. Ich halte mich kurz. Ich bemühe mich, Gesagtes nicht zu wiederholen; wenn es sein muss, dann nur kurz.

Wenn man vom Schwerverkehr spricht, dann sehen viele Leute vom Auspuff das schwarz-braune Röcheln aufsteigen; sie haben den widrigen Duft der Abgase in der Nase oder denken an die Hemmnisse für ein schnittiges Vorfahren besonders auf Strassen mit Kurven oder Steigungen. Aber eine derartige Vorstellung vom Lastwagenverkehr

wäre doch etwas einseitig. Der Schwerverkehr erfüllt eine volkswirtschaftliche Aufgabe, das ist unbestritten. Ich denke an die Versorgung und Entsorgung der bahnabgelegenen Gebiete, an die Bauwirtschaft, an die Land- und Volkswirtschaft, an den Tourismus und so weiter. Vielerorts würden die Wirtschaft erlahmen und das Leben beinahe aufhören, wenn die Dienste des motorisierten Transportes eingestellt würden.

Aber all diese positiven Feststellungen hindern mich nicht, mich für die Schwerverkehrssteuer einzusetzen, schliesslich leistet ja jeder Bürger und jede Bürgerin auf irgendeine Art die guten Dienste im Interesse der Volkswirtschaft oder des öffentlichen Wohles, muss aber trotzdem seine Steuern bezahlen. Bis zu einem gewissen Grad ist es begrifflich, wenn sich die Betroffenen zur Wehr setzen; wer bezahlt schon gerne Steuern? Dafür habe auch ich einiges Verständnis. Dagegen habe ich kein Musikgehör für Ausreden und Zugeständnisse, die vollkommen in der Luft hängen, wie etwa: Man sei nicht gegen eine Schwerverkehrssteuer im Rahmen der GVK, einzig das sogenannte Vorziehen werde bekämpft.

In Aussprachen mit den Vertretern der Lastwagenverbände kam leicht getarnt bis ganz offen zum Ausdruck, dass man diese Steuer auch im Rahmen der GVK nur mit vielen Wenn und Aber befürworte, oder im Klartext ausgedrückt, man wäre auch in diesem Fall gegen eine Abgabe. Ich meine, die sachliche Begründung zu einer Schwerverkehrsabgabe ist mehr als vorhanden. Nebst der Strassenrechnung könnte man noch weitere Begründungen ins Feld führen, wie zum Beispiel die Umweltbelastung, die Verkehrsbehinderung und so weiter. Die interessierten Verbände setzen sich recht heftig zur Wehr. Wir sind reichlich mit Papier versorgt worden, diesbezüglich hat der Service gut geklappt.

Einige Argumente aus Gegnereisen: In der Schweiz höchste Belastung des Schwerverkehrs von ganz Europa, das teuerste Dieselloil der Welt, das kleinste Gesamtgewicht, die strengsten Lärm- und Abgasvorschriften. Was man aber verschweigen möchte, sind die folgenden Tatsachen: Der Strassentransportunternehmer genießt in der Schweiz die völlige Gewerbefreiheit, kennt keine Konzessionspflicht oder andere verkehrspolitische Beschränkungen. Weiter: Die Steuervergleiche mit andern europäischen Ländern sind nicht hieb- und stichfest, weil nicht alle Steuern in den EG-Zahlen enthalten sind. Die Gewichtsbeschränkung schützt das einheimische Lastgewerbe, ist also zu ihrem Vorteil erlassen worden. Ferner hat nicht nur das Strassentransportgewerbe strenge Lärm- und Abgasvorschriften, sondern alle andern Wirtschaftszweige auch. Zudem sind die Vorschriften in der Bundesrepublik noch strenger.

Auch die Teuerung, die eine Schwerverkehrsabgabe mit sich bringen würde, muss herhalten. Man spricht sogar davon, dass die Versorgung der Berggebiete nicht mehr gewährleistet sei, wenn die Steuer Wirklichkeit werde. Ich meine, man sollte trotz allem immer noch auf realem Boden bleiben. Die ganze Teuerung, wenn man überhaupt davon sprechen kann, macht 0,17 Prozent aus oder pro Liter Milch 0,2 Rappen oder pro Kilo Brot 0,3 Rappen, oder wenn Sie wollen, umgerechnet auf einen Durchschnittsschweizer für die Milch im Jahre etwa 36 Rappen und für das Brot 54 Rappen.

Werden die Berggebiete bei einer Einführung der Schwerverkehrssteuer die Leidtragenden sein? Das kann nicht zutreffen. Wenn die einen nicht mehr fahren – meinerwegen aus Aerger oder Protest, was ich nicht glauben kann –, dann fahren andere noch so gerne. Sie werden im Verlauf dieser Debatte noch genug Details vernehmen. Ich kann mich diesbezüglich enthalten. An Sie, meine Damen und Herren, möchte ich den Appell richten, stimmen Sie der Vorlage gemäss der Kommissionsmehrheit zu! Der Antrag der Minderheit, was bringt er? Nach meiner Ansicht nichts, ausser einer Verzögerung: «Verschiebe auf morgen, was Du heute könntest besorgen.»

Die Schwerverkehrssteuer ist in den letzten Jahren durch parlamentarische Vorstösse immer wieder gefordert worden. Sie ist nun wirklich fällig. Die Betroffenen, die Lastwagenhalter, mögen doch bedenken, dass die Strassen wesentlich verbessert worden sind punkto Linienführung, Steigung, Ausbau, Sicherheit. Demzufolge sind auch die Transporte billiger geworden. Zählt das alles nicht? Ist alles selbstverständlich wie etwa die Tatsache, dass unsere Bahnen rund um die Uhr mit vorbildlicher Pünktlichkeit für uns fahren, dass wir sie aber nur dann benützen, wenn wir einen messbaren Vorteil daraus ziehen können, und das unvermeidliche Defizit bezahlen die andern! Schändlich, diese Einstellung! Genau nach dem Motto «Jeder ist sich selber der Nächste» oder meinerwegen: «Der brave Mann denkt an sich – selbst zuletzt.»

Und die Vignette? – Gott sei Dank ist schon einige Male davon gesprochen worden, auch ein weiteres Mal kann nicht schaden. Kürzlich kam ein Deutscher aus den Ferien von Italien zurück und machte in der Schweiz einen Aufenthalt. Er war des Lobes voll über die prächtigen Schweizer Strassen, über die Linien, über die streckenverkürzenden Autotunnels und so weiter und erwähnte die unzähligen Strassengebühren, die er in Italien entrichten durfte, und dann die vielsagende Frage: «Warum kennt man in der Schweiz keine Gebühren? Ist der Schweizer so reich, dass er ohne diese auskommt, oder ist er?» – Ich wage es kaum zu sagen – «ein wenig naiv?» Ich sage es zum Vorneherein, ich habe die Volksmeinung keineswegs gepachtet, aber trotzdem weiss ich, dass viele Schweizer genau wie dieser Feriengast aus dem Norden denken. Ich gestehe offen, mir hat die vom Bundesrat erwähnte Möglichkeit auf Seite 38 der Botschaft am besten gefallen. Mit dieser Formulierung «Der Bund kann usw. allgemein» hätte man in einem Gang alle Türen für Verkehrsabgaben öffnen können. Für heute bin ich jedoch zufrieden, wenn man wenigstens einen Nagel einschlägt, das heisst der Schwerverkehrsvorlage zustimmt. «Lieber den Spatz...», aber das ist schon gesagt worden. Ich bin voll überzeugt davon, dass auch die Vignette kommen muss, auch der Leichtverkehr profitiert enorm von den Nationalstrassen. Ich bin nicht vollends davon überzeugt, dass die Strassenrechnung des Leichtverkehrs genau stimmt und immer noch positiv ausfällt. Was für den einen recht ist, ist für den andern billig, und wer die Nationalstrassen benützt, soll bezahlen. Dies ist nicht meine Erfindung, Sie finden diesen Grundsatz unter den Schlussempfehlungen der GVK, Ziffern 18–20.

Diese Ansichten, die ich nun geäussert habe, entsprechen genau den Ansichten der Bevölkerung des Kantones, den ich vertrete und der als einer der ersten in der Schweiz mit dem Nationalstrassenbau begonnen und dafür Riesensummen eingesetzt hat. Darf ich bei dieser Gelegenheit erwähnen, dass der Nationalstrassenbau in unserem Kanton Nidwalden alles andere als ein Spaziergang war! Denken Sie an den Lopper, den Lehnenviadukt Bekenried, an den Seelisbergtunnel usw. Ich bitte Sie, aus dieser Sicht meine Ausführungen zu verstehen.

Nun zurück zur Schwerverkehrssteuer. Wenn uns wirklich daran gelegen ist, dass in nützlicher Frist etwas passiert, nicht erst weiss Gott wann, dann stimmen wir den Anträgen der Kommissionsmehrheit zu! Sollte man das aber wider Erwarten nicht übers Herz bringen, dann sprechen wir um Gottes Willen besser nie mehr vor dem Volk über Bundesfinanzmisere oder gar von notwendigen Sanierungsmassnahmen.

Weber: Die Konfusion scheint mir komplett zu sein. Der Bundesrat ist für die Schwerverkehrsabgabe, aber nicht für die Vignette; Herr Dillier wäre eher für die Vignette, aber nicht für die Schwerverkehrsabgabe; es gibt Leute, die grundsätzlich dagegen sind, dass man dafür ist, während andere dafür sind, dass man dagegen ist. Herr Debétaz hat sich im Namen der Kommissionsminderheit eigentlich für alles ausgesprochen, aber nicht jetzt, wieder ande-

re gibt es, die auch für nichts sind, aber dies erst später.

Ich persönlich wäre für beides. Ich gebe das zu, ich habe es auch so vertreten, nämlich für Vignette und Schwerverkehrsabgabe ausserhalb der GVK; Herr Zumbühl hat mir da richtig aus dem Herzen gesprochen. Ich habe mich aber in der Kommission im Interesse eines möglichst grossen Konsens dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit angeschlossen. Ich verzichte darauf, mich über Sinn und Wesen der zur Frage gestellten Abgaben zu äussern, dies ist von verschiedenen Seiten her gemacht worden. Während wir hier unten aber markten, werden sich gewisse Leute auf den Tribünen und am Rande des Parlamentes ob dem Chaos richtig freuen, nämlich jene, die vorgeben, nicht gegen eine Schwerverkehrsabgabe zu sein, aber erst mit der GVK. Das Ja ist mit so schweren Bedingungen belastet, dass mit dem Ja ein Nein gemeint ist. Ich wiederhole, was ich hier im Rate bereits bei der Begründung meiner Motion für eine Vignette und die Schwerverkehrsabgabe ausgesagt habe: Ich glaube nicht daran, dass sich die GVK en bloc verwirklichen lässt. Weite Kreise des Volkes – Herr Zumbühl hat das auch schon ausgeführt – werden uns auf ein Verzögern oder gar auf ein Nein spätestens beim Vorliegen der nächsten Finanzvorlage die Quittung präsentieren. Man wird mit einem gewissen Recht dem Zweifel Ausdruck geben, ob das Parlament überhaupt in der Lage sei, die Finanzlage in den Griff zu bekommen, wenn es ihm nicht einmal gelingt, diese Teilaspekte zu lösen. Aus der Sorge um die Regelung von sehr ernststen Problemen heraus bitte ich Sie, Eintreten zu beschliessen und die Vorlage abschliessend zu behandeln.

Zum Antrag Affolter: Ich bedaure, dass Herr Affolter den Rückweisungsantrag auch mitunterzeichnet hat; damit hat sein Zusatzantrag einen gewissen Beigeschmack bekommen. Den Antrag Affolter selbst könnte ich unterstützen, er liegt ganz auf meiner Linie; zudem würde dieser Antrag nicht hemmend wirken, wenn ich seine Ausführungen richtig verstanden habe. Herr Affolter möchte heute den Artikel über die Schwerverkehrsabgabe beraten, angenommen, dass Eintreten beschlossen wird, verabschieden und dann an den Nationalrat weitergehen lassen, während der neue Artikel betreffend Vignette an die Kommission verwiesen wird. Dies ist möglich, wenn man sich darauf einigt, dass, wenn schon beides, dann seien diese beiden Dinge in getrennten Artikeln und mit getrennten Fragen dem Volk zum Entscheid vorzulegen. Sollte der von Herrn Bundesrat Schlumpf aufgezeichnete Fahrplan bezüglich GVK stimmen, dann wäre es sehr wohl möglich, dass die Weiterbehandlung der Vignettefrage sinnvoll in einen späteren taktischen Plan eingebaut werden kann.

Zustimmung zum Antrag der Kommissionsmehrheit wäre im Moment sicher der Kompromiss, der wirklich in der Mitte liegt und eine echte Lösung bringen dürfte.

Letsch: Es gibt meines Erachtens zwei ernsthafte Argumente, die zugunsten einer Schwerverkehrsabgabe sprechen könnten. Ich meine erstens: den verkehrspolitischen Grundsatz, dass (Ich zitiere die GVK) «die Benutzer des Verkehrssystems die von ihnen verursachten Kosten im Prinzip selber bezahlen» sollen. Und zweitens den verkehrs- und staatspolitischen Grundsatz, dass die Strassenrechnung nicht nur als Ganzes auszugleichen sei, sondern die einzelnen Fahrzeugkategorien und Hoheltträger ihre Kostenanteile decken sollten.

Alle verfügbaren Dokumente und auch die bisherigen Diskussionen zeigen nun aber, dass heute teils die Voraussetzungen zur Durchsetzung dieser Grundsätze noch fehlen und teils die erforderlichen Konsequenzen nicht gezogen werden. Ich greife drei Beispiele heraus.

Das erste Beispiel: Die Strasse ist nur ein Verkehrsträger neben andern, insbesondere den Bahnen. Wer den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit verfehlt, der müsste ihn konsequenterweise für alle Verkehrsträger fordern und durchsetzen. Ich sehe nicht ein, weshalb dieser auch vom

Bundesrat anerkannte Grundsatz – Herr Debétaz hat das Zitat erwähnt – heute nicht mehr gelten soll, und weshalb sich Herr Bundesrat Ritschard nur gerade gegen die, wie er sagt, indirekte Subventionierung des Schwerverkehrs wendet, ohne gleichzeitig Massnahmen gegen die direkte und indirekte Subventionierung des öffentlichen Verkehrs ebenso hartnäckig zu verfechten. Was heute vorliegt, ist ein willkürlich vorgezogener Teilaspekt, der die Lösung der übrigen verkehrspolitischen Probleme – insbesondere die Eigenwirtschaftlichkeit der Bahnen – ausklammert und vertagt. Aber selbst angenommen – nicht zugegeben –, wir wollten uns heute auf die Strassenrechnung beschränken, so bleiben offene Fragen und Widersprüche.

Damit komme ich zum zweiten Beispiel: Die Forderung des Bundesrates, dass die einzelnen Fahrzeugkategorien ihren Kostenanteil decken sollen, wird mit den vorliegenden Anträgen nicht erfüllt. Zwar würde die Unterdeckung des Schwerverkehrs korrigiert. Die Ueberdeckung anderer Kategorien, insbesondere der Personen- und Lieferwagen, wird aber nicht abgebaut. Logisch wäre eine entsprechende Entlastung dieser Kategorien, denn erst dann würde das Verursacherprinzip konsequent durchgeführt, was beispielsweise auch von der LITRA, die ja dem öffentlichen Verkehr nahesteht, gefordert wird.

Drittes Beispiel: Der Bundesrat gibt zu, dass die Strassenrechnung des Bundes schon heute voll aus verkehrsbedingten Einnahmen gedeckt wird. Demgegenüber müssen Kantone und Gemeinden erhebliche Mittel aus dem allgemeinen Haushalt für die Strassen einsetzen. Wie kommt bei dieser Ausgangslage der Bundesrat dazu, vom Ertrag einer Schwerverkehrsabgabe 30 Prozent für sich zu behalten und in die allgemeine Bundeskasse fliessen zu lassen? Wollte er seiner eigenen verkehrspolitischen Argumentation treu bleiben, diese Konsequenz müsste doch wohl auch Herr Muheim ziehen, so wäre der volle Ertrag den Kantonen zuzuweisen, oder es müssten Zug um Zug die Kantone beispielsweise von den Kosten der Nationalstrassen entlastet werden.

Dieser Widerspruch wiegt noch schwerer, wenn man bedenkt, dass auch die 70 Prozent den Kantonen nur auf Zeit verbleiben sollen. Das wird heute vielfach übersehen. Der Bundesrat will nämlich – ich zitiere die Botschaft – die Kantone am Ertrag einer neuen Bundesabgabe nur beteiligen, wenn sie ihn im Rahmen der neuen Aufgabenteilung im entsprechenden Umfang anderweitig entlasten. Der Eindruck verdichtet sich also, dass verkehrspolitische Argumente vorgeschoben werden, um primär fiskalische Ziele einseitig zugunsten des Bundes durchzusetzen. Die verkehrspolitischen Fragen werden zum Teil widersprüchlich gelöst (Beispiele wurden genannt) und sind teilweise noch unzureichend geklärt. Ich denke an die umstrittene Kategorienrechnung, zu deren Ueberprüfung nun sogar die Bundesverwaltung neue Experten sucht. Ich denke an den Begriff der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die heute sehr einseitig den Bahnen zugestanden werden, obwohl sich auch die Strassen über eine Reihe solcher Leistungen ausweisen könnten. Es ist wiederum die LITRA, die zugibt, dass diese Frage umstritten sei. Die Zeit zur Einführung einer Schwerverkehrsabgabe, auch für die Schaffung der entsprechenden Verfassungsgrundlage, ist, ob uns das passt oder nicht, einfach noch nicht reif. Es gibt Gründe, Herr Zumbühl, heute gegen die Schwerverkehrsabgabe zu sein, ohne sie grundsätzlich abzulehnen.

Könnten nun aber tatsächlich finanzpolitische Argumente dazu führen, die Schwerverkehrsabgabe trotz der offenen verkehrspolitischen Fragen isoliert vorzuziehen, um so, zusammen mit anderen Sondersteuern, dem Bund rasch Mehreinnahmen zu verschaffen? In Anlehnung an seine Richtlinien zur Regierungspolitik weist der Bundesrat in der Botschaft wiederholt darauf hin, dass die Vorlage dringend notwendig sei, um «zur Verbesserung seiner Finanzlage vermehrte Einnahmen zu erhalten», und dass die verkehrspolitisch zwingende Zweckbindung der Mittel deshalb unterbleiben müsse.

Diese Politik, Herr Muheim, findet auch meine Zustimmung nicht. Aber gerade deshalb bin ich gegen die Schwerverkehrsabgabe, wie sie heute vorgeschlagen wird. Der Bundesrat räumt auch ein, für den Bund habe die Schwerverkehrsabgabe den Charakter einer Steuer, dies offenbar im Gegensatz zu Herrn Bundesrat Ritschard, der in einem Interview mit der «Basler Zeitung» erklärte: «Ich weigere mich, die Schwerverkehrsabgabe überhaupt als Steuer zu betrachten.» Auch Herr Piller hat sich heute in diesem Sinne geäußert. Aber nicht nur aus der Sicht des Bundes, sondern auch aus der Sicht der Betroffenen können solche terminologische Nuancen nicht darüber hinwegtäuschen, dass je nach Ueberwälzung entweder der Fahrzeughalter oder der Kunde oder der Konsument getroffen wird, und die Abgabe nicht bloss die Teuerung anheizt, sondern in unsere gesamte Fiskalbelastung eingeht. Das sollten insbesondere auch die Vertreter jener Regionen beachten, die vorwiegend oder ausschliesslich auf den Schwerverkehr, das heisst auf die Strasse angewiesen sind.

Unter finanzpolitischen Gesichtspunkten kann also dem Bundesrat Folgerichtigkeit nicht abgesprochen werden. Was indessen fehlt, was wir einmal mehr vermissen, sind klare Prioritäten. Selbst wer zugeben oder heute einfach offen lassen will, dass beziehungsweise ob der Bund früher oder später zusätzliche Einnahmen nötig hat, der wird nicht um den Eindruck herumkommen, dass das dem Parlament unterbreitete Steuerfuder einmal mehr überladen ist. Und es war gerade diese Ueberladung, Herr Cavelti, die in den letzten Jahren zu ablehnenden Volksentscheiden führte. Die Diskussionen in den letzten Monaten haben doch breite Uebereinstimmung darüber gebracht, dass nicht Sondersteuern, sondern der Verlängerung der geltenden Steuerordnung oberste Priorität zukommt und dass alles daran gesetzt werden muss, diese Verlängerung unbeschadet über die Hürde der obligatorischen Abstimmung durch Volk und Stände zu bringen. Hier stehen dann 7 bis 8 Milliarden auf dem Spiel, über die der Bund schon verfügt, und nicht einige 100 Millionen, die er gerne noch hätte.

Wer zu dieser Priorität steht, der tut gut, im heute tief und breit verwurzelten Klima der Steuermüdigkeit und im Zusammenhang mit der heutigen Voriage zweierlei zu beachten: erstens wird er vermeiden, dass in den nächsten Monaten auf breiter Front Diskussionen über Sondersteuern verschiedenster Art einsetzen. Alle diese Sondersteuerprojekte, zu denen die Schwerverkehrsabgabe gehört, lösen jedes für sich massive Widerstände aus, die sich kumulieren und damit bedeutende Unsicherheiten beziehungsweise Risikofaktoren für den entscheidenden Urnengang über die Verlängerung der Steuerordnung darstellen. Anstelle der nun so dringend gebotenen vorläufigen Steuerruhe tritt dann eine gefährliche Hektik, die mehr zerstört, als harmonisch wachsen lässt. Auch die Schwerverkehrsabgabe ist deshalb zurückzustellen, bis die Eckpfeiler unserer Steuerordnung wieder verankert sind. Wenn wir heute der Schwerverkehrsabgabe zustimmen, dann wird sie sicher vor der Verlängerung der Steuerordnung zur Abstimmung kommen, über die wir ja noch nicht einmal eine Botschaft des Bundesrates haben. Zweitens lehrt die Erfahrung, dass der Zwang zur Ausgabendisziplin nachlässt, sobald wieder Mehreinnahmen in Aussicht stehen. Solange aber kein Anschlussprogramm zu den Sparmassnahmen 80 besteht, muss dieser Druck aufrechterhalten werden.

Zusammenfassend können und müssen wir heute – ich betone: heute – über die Schwerverkehrsabgabe nicht abschliessend beraten und entscheiden. Zahlreiche Fragen sind unausreichend geklärt oder werden gemäss den Anträgen des Bundesrates widersprüchlich gelöst. Verkehrs- und finanzpolitische Erwägungen sprechen für Rückweisung. Ich lehne also eine Schwerverkehrsabgabe nicht grundsätzlich ab. Innert ein bis zwei Jahren, nicht «weiss Gott wann», Herr Zumbühl, werden die Voraussetzungen geschaffen sein, um zu einem fundierteren Entscheid zu ge-

langen als heute. Bis dann verfügen wir nämlich über konkretere Vorstellungen des Bundesrates zur Gesamtverkehrskonzeption sowie – und das gehört in diesen Zusammenhang – zur Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Bis dann sollten aber auch die wichtigsten Eckpfeiler des Bundeshaushaltes wieder verankert und das Anschlussprogramm zu den befristeten Sparmassnahmen 80 erarbeitet sein. Erst dann ist es möglich, über Notwendigkeit und Ausgestaltung einer Schwerverkehrsabgabe aufgrund einer umfassenden verkehrs- und finanzpolitischen Lagebeurteilung zu entscheiden. Ich bitte Sie deshalb, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Bürgli: Die bisherige Debatte hat mit Bezug auf die Schwerverkehrsabgabe eine ganz spezifische Erwartungshaltung zum Ausdruck gebracht, am deutlichsten wohl in den Voten der Kollegen Cavelti und Zumbühl. Der Automobilist erhofft sich eine Entlastung der Strasse vom in- und ausländischen Lastwagenverkehr, intern und im Transit, der verantwortungsbewusste Staatsbürger erwartet eine fühlbare Reduktion der Bahndefizite (Bundesbahn und Privatbahnen), und der umweltbewusste schliesslich zählt auf eine Minderung der Umweltbelastung. Die Erfüllung dieser Erwartungen hat eine zentrale Voraussetzung. Es braucht eine entscheidende Verschiebung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Da muss ich auf die Botschaft verweisen. Auf Seite 61 des deutschen Textes hat es zu dieser Frage ausserordentlich interessante Erwägungen, die in der nüchternen Feststellung gipfeln: «Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Schwerverkehrsabgabe kaum zu merklichen Transportverlusten der Strasse führen wird.»

Die eingangs zitierten Erwartungen lassen sich also im wesentlichen nicht erfüllen. Das wird eine zentrale Frage in einem schweren und anspruchsvollen Abstimmungskampf sein und eine ernüchternde Wirkung auf den Stimmbürger ausüben. Dann gerät die Schwerverkehrsabgabe auf die Ebene des reinen Fiskalismus. Herr Muheim hat auf diesen Zusammenhang zu Recht hingewiesen. Die vorgezogene Schwerverkehrsabgabe bewegt sich dann in der Konstellation der üblichen Fiskalprojekte des Bundes und muss sich in diesem Kontext durchsetzen. Die wichtigste Auswirkung wird wohl die sein, dass eine verschlechterte Ausgangslage für die Hauptoperation, nämlich für die Verlängerung der Finanzordnung entsteht. Herr Letsch, mein unmittelbarer Vorredner, hat hier sehr zutreffende Ueberlegungen angestellt. Ich bewundere deshalb – ich muss das Herrn Bundesrat Schlumpf sagen – den Optimismus des Bundesrates, mit einer vorgezogenen Schwerverkehrsabgabe in einen schwierigen Krieg ziehen zu wollen. Ich fühle mich darin bestärkt, wenn ich das Ergebnis der Konsultation der Verbände und Parteien (auf Seite 20 der Botschaft) zu Rate ziehe, wo mit nur 39 zu 37 Stellungnahmen das Vorziehen empfohlen wird. Von einer Partei wage ich heute zu sagen, dass sie heute in der Rubrik «nicht vorziehen» aufgeführt werden müsste. Dann hätten Sie schon Gleichheit der konsultierten Organisationen. Das ist fürwahr keine brillante Ausgangslage für einen schwierigen Urnengang!

Nach meiner Ansicht hat die Schwerverkehrssteuer nur eine Chance im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption. Hier kann ein abgewogenes Paket von Vorteilen und Belastungen vorgelegt werden. Wenn die vorgezogene Schwerverkehrssteuer scheitert, dann wird zugleich eine schlechte Ausgangslage für die GVK geschaffen. Dann wird ein grosser, kostspieliger Aufwand unnütz vertan.

Es gibt deshalb zahlreiche wohlerwogene Gründe für den Rückweisungsantrag. Nach meiner Ansicht stellt er die einzige Chance dar, dass überhaupt je eine Schwerverkehrsabgabe in diesem Lande entstehen wird. Ich beantrage Ihnen, den Rückweisungsantrag zu unterstützen.

Mme Bauer: Dans notre système économique, il est admis que les prix doivent couvrir les coûts. Selon le principe de

causalité, c'est à l'utilisateur de payer les frais par lui occasionnés. Or nous savons pertinemment, statistiques à l'appui, que ce principe fondamental ne s'applique pas aux transports routiers. La construction de l'infrastructure routière incombe en effet à l'Etat, qui la finance et l'entretient, la couverture d'une partie des coûts étant assurée par des taxes spécifiques, parmi lesquelles nous citerons les droits de douane sur les carburants et les taxes sur les véhicules à moteur, l'autre partie étant prise en charge par les automobilistes et par l'ensemble des citoyens contribuables. Ainsi, le trafic routier lourd ne couvre-t-il pas, et de loin, les frais qu'il occasionne. Quelle autre entreprise privée peut-elle ainsi grever la collectivité d'une partie des coûts d'acquisition et d'entretien nécessaires à sa production? Il n'est dès lors pas étonnant que les associations de transports routiers souhaitent conserver leurs privilèges en s'opposant à l'arrêté et que leurs porte-parole cherchent à en différer l'adoption en invoquant la conception globale des transports. A les entendre, aucune amélioration ne devrait être apportée à une situation devenue pourtant intolérable avant que la conception globale suisse des transports ne soit discutée dans les deux Chambres, ce qui reporterait en fait les décisions de deux ou trois ans pour le moins.

Il est vraisemblable que ces arguments dilatoires camouflent une opposition de principe à l'imposition des poids lourds. Ils sont inacceptables à une époque où la Confédération connaît des difficultés de trésorerie de plus en plus préoccupantes et où les Chemins de fer fédéraux prévoient l'aggravation de leur déficit, l'ouverture récente du tunnel routier du Gothard ne pouvant désormais avoir pour conséquence qu'une diminution du trafic des marchandises transportées par train. D'autre part, les buts poursuivis par l'arrêté fédéral concordent, il faut le souligner, avec les recommandations des auteurs de la conception générale suisse des transports et il faut admettre que ces objectifs seront mieux réalisés par étapes, à la faveur d'une planification mobile, si l'on considère leurs incidences sur la politique financière de la Confédération, des cantons et des communes.

Lors de la procédure de consultation, vingt-quatre cantons se sont prononcés favorablement et souhaitent que le principe de la redevance sur les poids lourds soit introduit sans délai dans la Constitution. C'est pourquoi je vous engage à suivre les propositions du Conseil fédéral et des cantons et à voter l'arrêté.

Meier: Nach der Botschaft des Bundesrates haben 24 Kantone grundsätzlich der Einführung der Schwerverkehrssteuer zugestimmt. Auf die Frage, ob sie vorgezogen werden soll oder im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption behandelt werde, haben sich 14 Kantone für Behandlung im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption ausgesprochen. Drei haben darauf nicht geantwortet, so dass sich also 17 Kantone nicht für eine vorgezogene Lösung ausgesprochen haben.

Die Einführung der Schwerverkehrssteuer wird mit der Unterdeckung der Strassenrechnung begründet, und Herr Kollege Muhelm hat ganz zutreffend ausgeführt, dass das vor allem die Kantone und die Gemeinden betreffe. Für die Kantone bleibt sich aber *per saldo* alles gleich. Wohl sind 70 Prozent des Ertrages für die Kantone vorgesehen. Ich bin in diesem Zusammenhang Herrn Kollege Letsch ausserordentlich dankbar, dass er sich für die Kantone eingesetzt hat. Er hat Ihnen zitiert, was auf Seite 55 der Botschaft betreffend die Kompensation steht. Wenn man noch berücksichtigt, was auf Seite 56 Mitte steht: «Nach dem Kausalitätsprinzip erscheint es angebracht, dass die Kantone ihren Anteil an der Schwerverkehrsabgabe zu einem guten Teil an die Gemeinden weitergeben», so heisst das doch, dass die Kantone auch gegenüber den Gemeinden eine Kompensationsforderung stellen müssen, oder sonst bleibt ihnen letzten Endes eine Mehrbelastung aus der Schwerverkehrsabgabe.

Ich möchte ausdrücklich erwähnen, dass ich volles Verständnis habe in Anbetracht der finanziellen Lage des Bundes, dass man nach vermehrten Einnahmen suchen muss. Ich wende mich auch nicht grundsätzlich gegen eine Kompensation. Aber sie muss im Rahmen einer vertretbaren Lösung und in einem grösseren Zusammenhang gefunden werden. Wenn man nicht weiss, was im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption auf die Kantone zukommt, wenn man nicht weiss, was im Kapitel «Verkehr» im Rahmen der Aufgabenteilung Bund/Kantone beschlossen wird, und wenn noch die Beteiligung der Kantone am Defizit der Regionallinien der SBB im Raum steht, dann sind das sicher genügend Gründe, um für den Antrag der Minderheit zu stimmen.

Herr Kollege Caveity hat vom Geld auf der Strasse gesprochen. Es stimmt: Der Bürger wendet dieses Schlagwort häufig an. Aber er meint die ausländischen Lastzüge und nicht den Lastwagen, der ein abgelegenes Bergtal versorgt, oder den Lastwagen des Bauunternehmers, der von seinem Depot mit Baumaterial zu einem Neubau fährt. Er denkt an Tunnelgebühren und Autobahnvignetten. Das ist das Schlagwort, wobei ich offen lasse, ob der Automobilist dann, wenn es zur Abstimmung kommt, auch dabei ist, das Geld auf der Strasse zusammenzulesen.

Ich möchte für den Antrag der Minderheit plädieren.

M. Reymond: La proposition du Conseil fédéral d'insérer dans la constitution un article relatif à la redevance sur le trafic des poids lourds ne me paraît pas acceptable pour de multiples raisons, politiques, financières, économiques et aussi sociales.

Au plan économique d'abord, une telle taxe va à l'encontre des principes émis (et admis par tous) dans la thèse 20 de la conception globale suisse des transports, laquelle prévoit l'autonomie économique de tous les modes de transport. Cela signifie deux choses. D'abord, que la taxe en question ne devrait être utilisée qu'à des fins routières et non pas constituer, comme c'est le cas dans le projet à l'examen, un impôt fédéral nouveau destiné, pour une partie tout au moins, à renflouer la caisse de la Confédération. Ensuite, on ne saurait exiger que le transport de marchandises par la route soit grevé de taxes particulières supplémentaires, sous l'excellent prétexte que chaque utilisateur de transport paie lui-même les frais qu'il occasionne, sans que, parallèlement, on exige la même chose pour le transport de marchandises par chemin de fer. L'équité dans la concurrence est ici d'autant plus nécessaire que pour exister et survivre, les entreprises privées de transports routiers doivent faire des profits, donc déjà payer des impôts, ce qui n'est bien évidemment pas le cas des entreprises de transports publics. Ainsi donc, et pour les raisons que je viens d'invoquer, le renvoi du projet jusqu'au moment où le Conseil fédéral sera à même de nous présenter les principes constitutionnels contenus dans la conception globale suisse des transports s'impose. Mais il y a plus, notamment au plan politique. Le message de notre exécutif nous indique clairement quelle est la situation financière des collectivités publiques face au trafic routier total. Nous y constatons que, grâce aux différentes taxes qu'elle prélève, la Confédération encaisse beaucoup plus – un demi-milliard de nos francs chaque année – qu'elle ne dépense pour les routes. En revanche, les cantons et les communes sont dans ce domaine en large déficit. Dès lors, il n'appartient pas à l'Etat central de prélever un nouvel impôt. Ce serait en revanche aux cantons que reviendrait la décision d'augmenter les taxes sur les véhicules à moteur, en particulier sur les camions et les remorques.

Le Conseil fédéral s'est d'ailleurs rendu compte de l'incongruité qu'il y a à prélever un impôt fédéral nouveau alors que la caisse fédérale est largement bénéficiaire en matière de trafic routier. C'est pourquoi il suggère que le nouvel impôt soit réparti, par exemple à raison de 70 pour cent pour les cantons et de 30 pour cent pour la Confédé-

ration. L'appât paraît de taille à convaincre les milieux fédéralistes. Pourtant, il nous faut déchanter une fois de plus. En effet, c'est la loi et non pas l'article constitutionnel qui fixera la part du produit net de la redevance sur le trafic lourd, le taux de cette part et son affectation. Mais le message du Conseil fédéral, à la page 75 du texte français, explique dans quel esprit une partie du nouvel impôt reviendrait aux cantons: «Etant donné la situation financière de la Confédération et, mais aussi, l'état généralement favorable des finances cantonales, il faudrait faire dépendre la participation des cantons au produit de la redevance de l'obligation de décharger la Confédération de tâches dans une mesure comparable.» Voilà qui est clair et qui démontre que les cantons ne bénéficieraient du nouvel impôt que pour s'acquitter de dépenses supplémentaires qui leur seraient transmises par la Confédération. C'est là une seconde démonstration du caractère essentiellement fiscal de la redevance proposée en contradiction totale, cette fois-ci, avec les principes apparemment admis par chacun, de la conception globale des transports. C'est aussi le moyen d'empêcher à l'avenir les cantons d'adapter leurs taxes sur les véhicules à moteur lourds, donc de les priver désormais d'une recette fiscale qui leur est propre.

Enfin, je dois signaler deux aspects importants de l'analyse qui m'a conduit à m'opposer au projet qui nous est soumis. Le premier de ces aspects touche au problème des finances fédérales. Le Parlement – et avec lui le peuple et les cantons – sont sollicités pour donner leur avis ces deux prochaines années, d'une part sur la prorogation du régime financier – impôt de défense nationale et ICHA – d'autre part sur de nouveaux impôts fédéraux – taxes sur les poids lourds, sur certaines formes d'énergie, sur les intérêts des avoirs fiduciaires des banques. Or il ne fait aucun doute, à mes yeux, que c'est le régime financier qui doit être prioritaire. On ne peut décemment, en même temps, demander tout et en particulier demander trop, surtout en matière d'impôts, aux citoyennes et citoyens de ce pays.

Le dernier aspect de mon analyse tient au fait que l'on n'a pas assez étudié les conséquences de la redevance sur les poids lourds pour les transporteurs routiers et pour leur personnel. La concurrence, non pas avec les chemins de fer où elle m'est apparue bien insignifiante, mais avec les transporteurs étrangers, notamment dans les zones frontalières, n'a pas fait l'objet de rapports convaincants. De plus, les prestations des transporteurs routiers en faveur de l'économie générale n'ont pas été étudiées donc pas reconnues, me semble-t-il, à leur juste valeur. Ainsi les charges fiscales existantes et les entraves de toutes sortes entretiennent des distorsions qui seraient encore accentuées si l'on admettait le nouvel impôt. Il en serait en particulier ainsi dans les zones frontalières où selon un passage du message du Conseil fédéral «les transporteurs étrangers seraient exonérés», ce qui n'est pas admissible.

Aujourd'hui déjà, nous sommes le seul pays d'Europe où le carburant diesel, pourtant réputé moins polluant, est plus cher que l'essence, où les camions ne peuvent pas circuler le dimanche, ni la nuit, et où la limite de charge est fixée à 28 tonnes contre 38 chez nos voisins européens. La charge fiscale d'un véhicule utilitaire parcourant 50 000 kilomètres par année est aujourd'hui déjà de 11 500 francs en moyenne en Suisse. Elle est inférieure de 3000 francs en Allemagne et surtout elle n'atteint même pas 5000 francs en France et même pas 1000 francs en Italie. C'est assez dire les différences qui existent déjà et qui seraient fortement accentuées par la redevance prévue, laquelle n'est pas symbolique puisque, pour 50 000 kilomètres parcourus, elle atteindrait à elle seule 9500 francs pour un camion de 16 tonnes seulement, 20 000 francs pour un train routier et même 32 000 francs pour un véhicule articulé. C'est vraiment grever d'une manière démesurée un poste de travail, un seul, celui du chauffeur de camion, indispensable à l'approvisionnement des régions

de montagne et des localités reculées et irremplaçable pour des secteurs entiers de notre économie, l'industrie de la construction et l'agriculture tout particulièrement, dont les tonnages transportés sont considérables pour des matériaux et des matières de valeur relative plutôt faible.

Cet ensemble de raisons me conduit à vous demander de renoncer à la taxe en question par le moyen du renvoi de l'ensemble du projet au Conseil fédéral.

Bundesrat Schlumpf: Darf ich vorab Ständerat Donzé danken für seine umfassende und zutreffende Würdigung der Vorlage und insbesondere auch der Entstehungsgeschichte. Und ich möchte Herrn Ständerat Letsch gleich eingangs auf die Frage antworten «Wie kommt der Bundesrat dazu?»; er kam dazu, weil Sie ihn dazu verpflichteten, nämlich mit Motionen des Jahres 1978, Ständerat und Nationalrat verlangten mit Motionen, dass Schwerverkehrsabgabe und Vignette zusammen geprüft, das Vernehmlassungsverfahren durchgeführt und dann Bericht an das Parlament erstattet werde. Der Bundesrat hat diesen Auftrag ausgeführt und ist zur Auffassung gelangt, über die man – wie Ständerat Affolter und andere – geteilter Meinung sein kann, ob nur eine Schwerverkehrsabgabe oder auch eine Verfassungsgrundlage für eine Vignette geschaffen werden soll oder allenfalls – wie Ständerat Dillier durchblicken liess – vorderhand nur eine Verfassungsgrundlage für eine Vignette. Ueber diese Vorlage, die dem Willen des Parlamentes entspricht, haben Sie heute zu befinden. Und die Entstehungsgeschichte, das Anliegen des Parlamentes unter dem Eindruck der finanzpolitischen Situation, ändert nichts daran, dass die Schwerverkehrsabgabe der GVK Rechnung trägt. Da eine Realisierung der GVK durch eine vorgängige Einführung einer Schwerverkehrsabgabe in keiner Art und Weise erschwert oder gar verunmöglicht würde, können keine relevanten Kollisionen entstehen. Und Tatsache ist auch, was zum Beispiel Ständerat Stücki herausgestellt hat, dass eine Schwerverkehrsabgabe zwar ursprünglich unter finanzpolitischen Gesichtspunkten im Parlament geboren wurde, dass sie aber verkehrspolitisch zweifellos richtig ist und nicht bestritten werden kann. Sie wurde auch hier im Rat nicht bestritten, höchstens die Frage des Timings und der Abstimmung mit der Vignette. Immerhin wurde doch in verschiedenen Voten, vom Rückweisungsantrag von Herrn Debétaz über die Voten von Ständerat Letsch und anderen gesagt, es handle sich um eine schwere Belastung für den Schwerverkehr, es sei mit einem relevanten Teuerungsschub zu rechnen und Folge einer solchen Schwerverkehrsabgabe sei, dass wir dann mit den Belastungen weit an der Spitze Europas marschieren würden. Das sind natürlich Argumente, die nicht die Frage des Zeitpunktes der Einführung einer Schwerverkehrsabgabe berühren, sondern die Frage der Richtigkeit, Zulässigkeit und Angemessenheit einer Schwerverkehrsabgabe überhaupt, also Argumente, mit denen man sich auch auseinandersetzen müsste, wenn wir das gleiche Problem erst im Rahmen der GVK zu behandeln hätten. Entscheidend ist aber neben der verkehrspolitischen Richtigkeit einer solchen Kausalabgabe, was vor allem Ständerat Muhlem herausgestrichen hat, dass eine effektive Kostenunterdeckung vorliegt und der Ausgleich einer solchen Unterdeckung zweifellos gerechtfertigt ist, denn die Konsequenz ist natürlich, wenn eine Kategorie die von ihr verursachten Kosten nicht deckt, dass andere Kategorien diese Deckung zu bestreiten haben. Die verkehrspolitische Richtigkeit, die Einordnung in eine spätere GVK-Realisierung und die Rechtfertigung im Sinne des Verursacherprinzips sind die Hauptüberlegungen, welche den Bundesrat veranlassen haben, dem Parlament zu beantragen, eine Verfassungsgrundlage für eine Schwerverkehrsabgabe zu schaffen.

Es geht heute um die Schaffung einer Verfassungsgrundlage. Wir haben später, wenn eine Verfassungsgrundlage auch vom Souverän angenommen wird, ein Ausführungsgesetz zu gestalten, und das Gesetz untersteht dem fakul-

tativen Referendum. In diesem Ausführungsgesetz sind die Probleme zu regeln, welche heute teilweise bereits einen breiten Raum eingenommen haben. Wie soll eine solche Schwerverkehrsabgabe methodisch gestaltet werden (Erhebungsverfahren), wie die Ansätze festgelegt werden? Ständerat Dillier und Ständerat Reymond, es ist verfrüht, wenn Sie heute Belastungsvergleiche mit anderen Ländern anstellen, denn wir kennen die schweizerische Belastung nicht. Was zu dieser Frage in der Botschaft gesagt wird, sind Modelle, Möglichkeiten, die aufgezeigt werden, auch die Ausführungen zum Quantitativen, zur Belastung der einzelnen Kategorien (beachten Sie Seiten 58/59 der Botschaft); da sind beispielhafte Hinweise, um ziffermässig zu konkretisieren. Auch beim Anliegen der Ständeräte Stefani und Cavelti sind besondere Verhältnisse, regionale zum Beispiel, zu berücksichtigen. In der Verfassungsgrundlage sollen die Jalons für die Ausführungsgesetzgebung gesteckt werden. Ständerat Affolter muss beachten, dass ein Einheitsartikel für Gebührenerhebungen für die Kategorie Schwerverkehr nachteilig wäre. Der Verfassungsartikel, wie ihn der Bundesrat vorschlägt, enthält eine Begrenzung auf das Ausmass der kategorienmässigen Unterdeckung. Schwerverkehrsabgaben dürfen nur in dem Ausmass erhoben werden, wie es den durch den Schwerverkehr nicht gedeckten Kosten entspricht. Eine allgemeine Verfassungsbestimmung, welche den Bund ermächtigen soll, Benützungsgebühren zu erheben, könnte eine solche Begrenzung natürlich nicht enthalten. Wenn wir also zwei Artikel schaffen, Artikel 36quater für den Schwerverkehr und separat eine Vignettenverfassungsnorm, dann ist der Schwerverkehr davor bewahrt, dass auch Fiskalelemente hineinkommen.

Es geht bei dieser Schwerverkehrsabgabe nicht um eine Steuer. Sie dient zur Kostendeckung. Eine Steuer wäre eine Vignette, eine allgemeine Nationalstrassenvignette, weil sie eben nicht mehr der kategorienmässigen Kostendeckung dienen müsste, sondern darüber hinaus ginge. Die vorgeschlagene Schwerverkehrsabgabennorm würde den Schwerverkehr vor einer Fiskalbewirtschaftung schützen, würde die Abgabe verfassungsmässig limitieren bzw. den Kausalcharakter der Abgaben verfassungsmässig regeln.

Vorgesehen ist – das ist ein Anliegen, das verschiedene Votanten sicher zu Recht vertreten haben – die Partizipation der Kantone an diesen Abgaben, weil tatsächlich die Unterdeckung im Strassensektor für Kantone und Gemeinden am schwersten wiegt. Ständerat Meier: Dieser Satz in der Botschaft, den Sie zitieren haben, dass die Kantone ihren Gemeinden etwas von diesem Segen weitergeben sollten, kann selbstverständlich nicht als verpflichtend ausgelegt werden. Es ist Sache der Kantone, wie sie das interne Verhältnis regeln wollen. In der Verfassung soll zwar nicht die Höhe, aber das Prinzip der Partizipation der Kantone festgehalten werden, wobei die Frage der Höhe der Beteiligung der Kantone und damit dessen, was der Bund für sich behalten soll, erst in der Ausführungsgesetzgebung zu regeln ist.

Zur Frage von Herrn Letsch: Wie kommt der Bundesrat dazu, 30 Prozent der Abgaben zu behalten? Der Bundesrat behält nichts mit dieser Verfassungsbestimmung. Sie finden in der Verfassungsbestimmung keine Prozente, die der Bund für sich behält. Es heisst nur, dass das Gesetz Voraussetzungen, Höhe und Verwendungszweck der kantonalen Anteile zu bestimmen hat. In der Botschaft hat man die Vorstellung mit 70 Prozent signalisiert. Ob es aber bei der Ausgestaltung des Ausführungsgesetzes 70 oder mehr oder weniger Prozent sein werden, wissen wir heute nicht. Wir zeigen die Vorstellung des Bundesrates, dass aus dem Ertrag einer Schwerverkehrsabgabe den Kantonen – allenfalls auch für ihre Gemeinden – etwa 240 Millionen (das sind 70 Prozent) zufließen könnten, und wir wissen ein weiteres: dass er der Meinung ist, dass an den Unterhalt der Nationalstrassen die Kantone auch etwa 100 Millionen erhalten sollten. Das sind Vorstellungen, die im

Zusammenhang mit dem ersten Paket «Aufgabenteilung Bund/Kantone» konkretisiert werden sollen, das zwar anderweitig zu behandeln ist, aber hier auch eine Rolle spielt.

Eine Abweichung vom Konzept der GVK in bezug auf die Schwerverkehrsabgabe liegt in einem Punkt vor. Darüber werden Sie zu entscheiden haben, nämlich beim Antrag von Ständerat Muheim. Nach GVK-Konzept sollte die Schwerverkehrsabgabe auch auf Bundesebene zweckgebunden sein, wie das nach der Verfassungsvorlage für die Kantonsanteile vorgesehen ist. Für den Bundesanteil ist jedoch kein Verwendungszweck im Entwurf vorgesehen. Ständerat Muheim stellt den Antrag, eine Bestimmung aufzunehmen, welche eine Zweckbindung zum Inhalt hat. Ich habe für diesen Antrag Verständnis. Sie werden darüber zu entscheiden haben.

Einige Ausführungen zum Verhältnis zur GVK. Der Schwerverkehrsartikel in dieser Fassung kommt mit der GVK nicht in Konflikt. Es ist keine Erschwerung ihrer Realisierung. Die Integration ist ohne weiteres möglich.

Zur GVK in terminlicher Hinsicht, Herr Ständerat Dillier: Der Terminplan für die GVK sieht vor, dass wir den Botschaftsentwurf im März dem Bundesrat unterbreiten. Im Jahre 1981 würde dann die Botschaft an das Parlament gelangen. Wir können realistischere damit rechnen, dass die Behandlungsdauer in beiden Räten recht lang sein wird, begreiflicherweise. Das, was wir heute diskutiert haben, ist eine kleine Vorübung. Dieser Sektor «Schwerverkehrsabgabe», der ja nur einen begrenzten Teil der GVK darstellt, hat gut drei Stunden in Anspruch genommen und bereits recht kontroverse Meinungen zutage gefördert.

Dabei wirft natürlich die GVK auch andere Probleme auf, die entschieden werden müssen: eine gesamte Neuordnung und Neuorientierung der schweizerischen Verkehrspolitik, die Schaffung einer Verkehrshierarchie, nationaler, kantonaler und regionaler Netze, Finanzierungsfragen in bezug auf die beiden Fonds. Beim Fonds für den öffentlichen Verkehr haben wir neue Probleme zu bewältigen. In der GVK war bekanntlich eine Partizipation dieses Fonds am Ertrag der Mehrwertsteuer vorgesehen. Wir haben aber keine Mehrwertsteuer, also müssen andere Lösungen getroffen werden. Aber auch organisatorische und Verfassungsfragen werden zu reden geben.

Zu den Ausführungen von Ständerat Affolter: Es trifft zu, dass Anregungen gemacht wurden, statt vier Verfassungsartikel, wie das dem Konzept des GVK-Berichtes entspricht, sich auf zwei zu beschränken. Es gibt aber auch Meinungen, die dahin gehen, dass man die Verfassungstexte gar nicht so sehr komprimieren müsste, sondern eine Ueberarbeitung und Synchronisierung der bestehenden Verfassungsartikel vornehmen könnte. Das sind indessen nicht die entscheidenden Fragen; ausschlaggebend werden vielmehr die materiellen sein.

Ein Problem im Rahmen der GVK, das heute auch angesprochen wurde, ist die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Die Aufgabenteilung im Verkehrssektor, die sogenannte Verkehrshierarchie, war ein Vorläufer einer umfassenden Aufgabenteilung, wie sie jetzt vorbereitet wird. Das wird ein wesentlicher Bestandteil auch der GVK-Diskussion in den Räten sein.

Zur Frage der Autobahnvignette: Ständerat Dillier ist mit der Kommission scharf ins Gericht gegangen, als er sagte, sie habe aus Ermüdungsgründen diese Frage nicht genügend erörtert. Die Kommission hat darüber am 28. April diskutiert. Ich habe mir aus dem Protokoll notiert, dass zur Vignettenfrage nicht nur Ständerat Muheim, sondern auch die Herren Zumbühl, Piller, Weber und Affolter sowie Herr Dr. Alois Hürlimann und ich selbst gesprochen haben, und am 21. August wurde die Vignettenfrage in der ständerätlichen Kommission ebenfalls diskutiert. Damals waren Voten der Herren Muheim, Stuckli, Weber, Ulrich, Dillier, Schlumpf und Hürlimann zu verzeichnen. Man hat also die Vignettenfrage in der Kommission behandelt, gelangte

aber zur Auffassung, dass diese Frage von einem anderen Gewicht und einer anderen Problematik sei als die Schwerverkehrsabgabe, weshalb sie im Zusammenhang mit der GVK entschieden werden müsse.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich festhalten, dass die Schwerverkehrsabgabe, wie sie nach der Botschaft vorge schlagen wird, auf das Prinzip der Kostendeckung begrenzt ist. Eine Autobahnvignette, ohne Rücksicht auf die Frage der Ertragsverwendung – nach Eventualantrag Cavely –, hätte aber eindeutig fiskalischen Charakter. Das wäre eine Abgabe der Strassenbenützer mit einer betont fiskalischen Zielsetzung und nicht mit der Zielsetzung einer blossen Kostendeckung. Eine solche Vignettendiskussion wird bestimmt breiten Kontroversen rufen, nicht nur im Parlament, sondern vermutlich auch in der Öffentlichkeit. Der Bundesrat ist deshalb der Meinung, dass man jetzt nur die abgegrenzte Schwerverkehrsabgabe realisieren, die Vignettenfrage aber im Rahmen der allgemeinen GVK-Diskussion behandeln und entscheiden soll.

Zur politischen Situation: Darüber, ob es einem Gebot der politischen Rason entspricht, diesen Teil vorzuziehen, «in den Kampf zu ziehen», wie Ständerat Bürgi gesagt hat, kann man verschiedener Meinung sein. Ich teile diesbezüglich die Auffassung, die unter anderem die Herren Ständeräte Stucki, Cavely, Muhlem, Piller und Zumbühl geäußert haben. Eine Auseinandersetzung über die Frage einer Schwerverkehrsabgabe wird uns heute und später nicht erspart bleiben, ebensowenig eine Diskussion über die anderen Vorschläge der GVK. Ich schliesse das nicht nur aus dem Text von Inseraten, die Ständerat Piller zitiert hat, worin die Frage der Rechtmässigkeit und der Angemessenheit einer Schwerverkehrsabgabe überhaupt aufgeworfen wird. Diese Frage kann man aufwerfen, nur darf man dann nicht das Vorziehen zur Kardinalfrage machen. Es geht dann vielmehr darum, ob man überhaupt eine Schwerverkehrsabgabe will.

Ständerat Cavely hat darauf hingewiesen, dass der Ausbau des Lötschbergs aufgrund eines Beschlusses der Bundesversammlung in vollem Gange sei. Damit im Zusammenhang steht auch der Ausbau des Bahnhofs Domodossola. Es soll eine Steigerung der Kapazität der BLS von jetzt 3 bis 4 Millionen Jahrestonnen auf etwa 12 Millionen Jahrestonnen erreicht werden. Und am Gotthard werden zurzeit die Höhenprofile auf 3,70 Meter ausgeweitet, so dass eine Intensivierung des Huckepackverkehrs vom nächsten Frühjahr an möglich sein wird. Im weiteren verwies Ständerat Cavely auf den beabsichtigten Ausbau der Strecke Chiasso-Como auf Doppelspur, eine Frage, mit der sich vermutlich das Parlament ebenfalls zu befassen haben wird. Zum Zeitprogramm teile ich die Auffassung, dass die Verlängerung der Finanzordnung vor der Vorlage betreffend die Schwerverkehrsabgabe dem Souverän unterbreitet werden dürfte. Bundesversammlung wie Bundesrat werden alles daran setzen, dass wir Ende 1982 mit der Finanzordnung nicht in einer ausweglosen Situation stehen.

Nun haben Ständerat Andermatt und Ständerat Letsch ausgeführt, dass man aus dem Gesamtverkehrskonzept nur gerade die Schwerverkehrsabgabe herausbreche und einseitig Eigenwirtschaftlichkeit – so Ständerat Letsch – beim Schwerverkehr anstrebe, also beim Strassenverkehr. Diese Auffassung ist irrtümlich. Unter dem Titel «Leistungsauftrag SBB» wurde ein weiterer Sektor vorgezogen, auch das ausgelöst durch die Bundesversammlung, weil der Nationalrat vor zwei Jahren die steigenden Defizite der SBB nicht mehr hinnehmen wollte. Dieser Leistungsauftrag SBB beinhaltet das Vorhaben, zu einer Determinierung dessen zu gelangen, was die SBB an gemeinwirtschaftlichen Leistungen erbringt, was also abgegolten werden muss durch die öffentliche Hand. Denn echtes Defizit der SBB ist nur das, was die SBB nach Abgeltung von ihr überbundenen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben nicht erwirtschaften kann. Das wurde vorgezogen, und auch dieses Vorhaben ist ein Bestandteil der GVK. Auch das ist

ein Anliegen der GVK, das auf Wunsch des Parlamentes vorgezogen wurde. Eine Kommission unter dem Präsidium von Nationalrat Bremi hat sich damit befasst. Die Beratungen wurden vertagt, es wurden Expertenaufträge erteilt. Im nächsten Frühjahr soll die Ueberarbeitung der Vorlage fertiggestellt sein; dann wird die Weiterbehandlung im Nationalrat möglich sein, und nachher wird die Vorlage in den Ständerat kommen.

Verschiedene Herren haben in der Diskussion auf gewisse Fragen in bezug auf die Strassenrechnung hingewiesen und erwähnt, dass eine Ueberprüfung im Gange ist, welche die Kostenunterdeckung im speziellen, im Bereiche des Schwerverkehrs behandeln soll. Das ist richtig. Die Ueberprüfung der Strassenrechnung und damit auch der Kategorienrechnung steht einer Realisierung des Verfassungsartikels überhaupt nicht im Wege, weil allfällige Modifikationen der Strassenrechnung, sei es in der Kategorie Schwerverkehr oder bei anderen, erst für die Gestaltung des Ausführungsgesetzes von Bedeutung sein werden.

Ständerat Andermatt hat erwähnt, dass die grundsätzliche Richtigkeit der Strassenrechnung nicht bestritten werde. Es bestehen quantitative Meinungsverschiedenheiten, ob eine Unterdeckung von 350 Millionen oder weniger oder mehr vorliegt. Es geht auch nicht darum, dass man alle sozialen Kosten hineinrechnen will. Das würde zu uferlosen Rechnungen führen. Ich habe Verständnis für jene, die einer solchen Ueberarbeitung rufen. Das ändert aber nichts daran, dass eine Verfassungsbestimmung geschaffen werden kann, um die Ausführungsgesetzgebung anschliessen zu lassen; für diese ist erst eine bereinigte Strassenrechnung und Kategorienrechnung notwendig.

Ständerat Letsch hatte kritisiert, dass man, wenn man schon auf die Strassenrechnung abstelle und die Unterdeckung mit 350 Millionen veranschlage, nicht gleichzeitig Reduktionen der Belastungen anderer Kategorien in Angriff nehme und behandle. Hiefür bedarf es auf Verfassungsebene keiner Vorkehren. Die Belastung der anderen Kategorien von Verkehrsteilnehmern resultiert aus dem Benzinzoll und dem Benzinzollzuschlag. Es ist keine Verfassungsnorm, die geändert werden müsste, so dass auch deshalb ein Aufschub nicht notwendig ist.

Ständerat Cavely und auch Ständerat Donzé sowie weitere Votanten haben die Frage aufgeworfen: Ist es realistisch zu glauben, dass eine GVK gewissermassen *uno actu* mit allen ihren Bestandteilen (Schwerverkehrsabgabe, Vignette, Verkehrshierarchie usw.) realisiert werden könnte? Wir bringen die GVK gesamthaft in die Bundesversammlung. Kann man sie aber auch im Sinne eines einmaligen grossen Wurfes in einer Abstimmung vor Volk und Stände bringen und nachher die Ausführungsgesetzgebung in Angriff zu nehmen? Ich möchte nicht sagen, dass das nicht denkbar sei. Aber die Erfahrungen der letzten Jahre in der helvetischen Politik lassen doch Fragezeichen als begründet erscheinen. Es ist durchaus denkbar, dass man im Interesse einer Verwirklichung der GVK, wie sie durch die eidgenössischen Räte genehmigt und verabschiedet wird, nachher ein schrittweises Vorgehen in Erwägung ziehen müsste. Ich habe jedenfalls Bedenken, ob die GVK *uno actu* im Parlament behandelt, verabschiedet und auch in einem Zug dem Souverän zur Annahme unterbreitet werden kann. Wenn sich das als möglich erweist, dann um so besser! Wir können uns aber darauf nicht festlegen.

Weil eine Vorwegnahme der Schwerverkehrsabgabe keinen Störfall für die übrigen Teile der GVK darstellt – wie übrigens auch eine Vorwegnahme des Leistungsauftrages SBB nicht –, ist der Bundesrat der Auffassung, dass jetzt eine Verfassungsgrundlage zu schaffen, hierauf dann die Ausführungsgesetzgebung für die Schwerverkehrsabgabe in Angriff zu nehmen und wieder im Parlament zu behandeln ist. So vermeiden wir einen Zeitverlust von mehreren Jahren; denn realistischerweise müssen wir davon ausgehen, dass die Ausführungsgesetzgebung zur GVK-Verfas-

sungsregelung – wenn die Verfassungsgrundlagen für die GVK einmal geschaffen sind –, einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Von der Sache her und mit Rücksicht auf die Interessen der Kantone (es stehen Jahr um Jahr grosse Beträge in Frage, welche die Kantone für das Strassenetz sonst nicht erhalten), im Hinblick auf die verkehrspolitische Richtigkeit einer Schwerverkehrsabgabe, im Hinblick aber auch darauf, dass die Ausgestaltung im einzelnen beim Ausführungsgesetz zu regeln sein wird, ist der Bundesrat der Auffassung, dass diese Vorlage verabschiedet werden soll. Ich bitte Sie um Eintreten und Zustimmung, sowie um Ablehnung des Rückweisungsantrages der Kommissionsminderheit.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Präsident: Wir kommen zum Rückweisungsantrag.

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Rückweisungsantrages	22 Stimmen
Dagegen	19 Stimmen

Ständerat

Conseil des Etats

Sitzung vom 17.12.1980

Séance du 17.12.1980

80.003

**Bundesverfassung (Schwerverkehrssteuer)
Constitution fédérale (Impôt sur le trafic
des poids lourds)**

Siehe Seite 413 hiervoor — Voir page 413 ci-devant

Fortsetzung – Suite

Anträge der Kommission

Mehrheit

Der Beschluss des Ständerates vom 23. September 1980 (Rückweisung an den Bundesrat) wird nach Artikel 12 Absatz 2 GVG als gleichbedeutend mit einem Nichteintreten dem Nationalrat zugeleitet.

Minderheit (Affolter)

Der Ständerat kommt auf seinen Beschluss vom 23. September 1980 (Rückweisung an den Bundesrat) zurück und beauftragt die Kommission, die Botschaft materiell zu prüfen und dem Rat Antrag zu stellen.

Propositions de la commission

Majorité

La décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1980 (renvoi au Conseil fédéral) équivaut à une décision de non-entrée en matière et est transmise en conséquence au Conseil national, conformément à l'article 12, 2e alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils.

Minorité (Affolter)

Le Conseil des Etats reconsidère sa décision du 23 septembre 1980 (renvoi au Conseil fédéral) et charge sa commission d'examiner le message sur le fond et de lui faire des propositions.

Präsident: Der Präsident der Kommission, welche seinerzeit die Schwerverkehrsabgabe behandelt hat, ersuchte, dieses Geschäft nochmals auf die Traktandenliste zu nehmen. Das ist geschehen. Herr Donzé hat das Wort.

M. Donzé, rapporteur: Le 23 septembre 1980, le Conseil des Etats, se ralliant à la proposition de la minorité de la commission, a renvoyé le projet susmentionné au Conseil fédéral, en le chargeant d'inclure cet objet dans le message sur la conception globale suisse des transports, qu'il adressera aux Chambres et dont l'élaboration doit être accélérée. A noter qu'auparavant notre Chambre avait tacitement décidé d'entrer en matière, aucune proposition contraire ne lui ayant été soumise.

La décision de renvoyer l'objet au gouvernement est équivoque. Elle a été interprétée, d'une part, comme une mesure destinée à donner au projet de meilleures chances d'être adopté et, d'autre part, comme un acte dirigé contre le projet lui-même. Le Conseil national est-il habilité à se prononcer sur la décision de renvoi prise par l'autre conseil ou, par suite de ce renvoi, est-il tenu de renoncer jusqu'à nouvel ordre à débattre dudit projet? La réponse à cette question a donné lieu à des controverses.

En raison de controverses suscitées par la décision de renvoi prise par le Conseil des Etats et de l'imprécision des dispositions actuelles sur ce point, l'affaire fut soumise au Bureau du Conseil des Etats et à la Conférence des présidents de groupe du Conseil national, organes qui, ces derniers temps, se sont occupés, à répétitions, de problèmes de coordination entre les deux conseils, sans toutefois disposer formellement de la compétence de prendre des décisions. Au cours de la séance que ces deux organes ont tenue ensemble, le 7 octobre 1980, les participants ne sont pas parvenus à une identité de vues sur le problème principal. D'aucuns ont allégué que le Conseil des Etats, ayant décidé d'entrer en matière, la décision de renvoi qu'il avait prise ne saurait être assimilée à une décision de ne pas entrer en matière. D'autres ont objecté que le Conseil des Etats n'ayant pas chargé le Conseil fédéral de remanier certains points du projet, mais bien d'en présenter un nouveau, le Conseil national, compte tenu des circonstances politiques, devrait pouvoir se prononcer sur la décision de renvoi comme il l'aurait fait s'il s'était agi d'une décision de ne pas entrer en matière.

On s'est finalement accordé à reconnaître que la navette se ferait entre les deux conseils, et que la question du renvoi prendrait beaucoup de temps et risquerait de créer une certaine tension entre les deux conseils, sans pour autant faire avancer les choses. On a donc finalement invité le Bureau du Conseil des Etats à examiner si notre Chambre ne pourrait pas reconsidérer sa décision de renvoyer l'affaire. Le Bureau du Conseil des Etats, dont plusieurs membres font partie de la commission chargée d'examiner l'objet en question, a estimé que les propositions soumises au plénum à propos du projet de taxe sur les poids lourds étaient du ressort de cette commission et ne relevaient pas du Bureau.

Quand bien même certains membres du Bureau ont émis des doutes quant à l'opportunité de reconsidérer la décision de renvoyer le projet de taxe sur les poids lourds, le Bureau s'est résolu à inviter la commission à discuter de cette possibilité. La commission s'est réunie le 1er décembre, premier jour de la session. Elle était saisie d'une proposition de M. Muhlemay ayant la teneur suivante: «La décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1980 – renvoi au Conseil fédéral – équivaut à une décision de non-entrée en matière et est transmise, en conséquence, au Conseil national, conformément à l'article 12, 2e alinéa, de la loi sur les rapports entre les deux conseils.» Les décisions de ne pas entrer en matière sur un objet qui sont prises par un conseil sont communiquées à l'autre conseil; elles sont renvoyées au premier conseil lorsque le second a décidé d'une manière affirmative. Toutefois, elles ont un effet définitif si, au second tour, le premier conseil reste sur ses positions. Cette règle s'applique non seulement aux décisions de ne pas passer à la discussion d'un projet, c'est-à-dire de ne pas entrer en matière, mais aussi aux décisions équivalentes, article 12, 1er et 2e alinéas, article 21, de la loi sur les rapports entre les conseils. Quelles décisions faut-il considérer comme équivalentes à celle de ne pas entrer en matière sur un projet? L'avis de droit du Secrétariat de l'Assemblée fédérale, du 28 octobre 1980, rédigé par M. Pfister, dit ceci: «Jusqu'ici aucune réponse précise n'a été donnée à cette question. Certes, on peut estimer que par décision équivalente, il faut entendre le renvoi d'un projet au Conseil fédéral et l'ajournement des débats. Toutefois, on peut se demander

s'il importe que toutes les décisions de ce genre prises par un conseil soient communiquées à l'autre conseil ou si l'on peut se borner à ne soumettre à celui-ci que les décisions qui, manifestement, sont dirigées contre le projet et sont assimilables à des décisions de ne pas entrer en matière, quand bien même elles sont moins brutales.»

Pour la majorité de la commission, il y a trois arguments principaux pour soutenir la proposition Muhlemay. Premièrement, le texte de la loi et le message. Le message concernant la modification de la loi sur les rapports entre les conseils, modification entrée en vigueur le 23 mars 1962, précise ce qui suit: «Le texte de la loi actuelle a en outre été élargi, en ce sens que la transmission est prévue non seulement pour les décisions de ne pas entrer en matière mais aussi pour les décisions équivalentes» – 2e alinéa –, il s'agit du cas où un conseil renvoie un projet au Conseil fédéral pour qu'il en présente un nouveau.

La question importante n'est donc pas de savoir si la décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1980 était dirigée contre le projet, ce qui était contesté par M. Debétaz, porte-parole de la minorité. Le point décisif est que le texte du renvoi ne vise pas la modification du présent projet du Conseil fédéral, mais la présentation d'un nouveau projet portant sur la Conception globale des transports dans lequel serait introduite la taxe sur le trafic lourd. Formellement, il s'agit donc de deux projets bien distincts. C'est pourquoi notre conseil n'aurait pas dû renvoyer le projet en vertu de l'article 64 du règlement. Cet article prévoit le renvoi d'un projet pour le modifier partiellement ou complètement. Le renvoi demandé par M. Debétaz et par la minorité de la commission, le 23 septembre 1980, demandait un nouveau projet. Cela équivaut à la non-entrée en matière sur le projet présenté par le Conseil fédéral.

Qu'en est-il en pratique? Quelle décision faut-il considérer comme équivalente à celle de ne pas entrer en matière sur un projet? On dit qu'il n'y a pas de réponse précise. Pourtant un exemple, presque identique à celui qui nous préoccupe, permet de voir un peu plus clair. Cet exemple c'est: «Constitution fédérale, routes nationales, article 36bis, message et projet d'arrêté du 24 avril 1974 relatif à une modification de l'article 36bis de la constitution fédérale en ce qui concerne les contributions allouées aux cantons pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales.» Le 20 septembre 1977, la décision du Conseil des Etats était «renvoi au Conseil fédéral», avec le mandat de soumettre aussi rapidement que possible un projet de révision des articles 36bis, 36ter et 37 de la constitution fédérale, ce projet devant régler les problèmes mentionnés ci-après d'une façon nouvelle sur un plan juridique général et en s'alignant sur la Conception globale des transports: exploitation et entretien des routes nationales, aménagement des routes principales, obtention des recettes supplémentaires par les contributions des usagers des routes – par exemple, taxation du trafic lourd –, introduction de vignettes, etc., répartition des tâches entre la Confédération et les cantons en matière de construction routière. Or, le 3 octobre 1978, la décision du Conseil national fut: «Le projet 11 990 du 24 avril 1974, relatif à une modification de l'article 36bis de la constitution, en ce qui concerne les contributions allouées aux cantons pour l'exploitation, l'entretien des routes nationales, est renvoyé au Conseil fédéral au sens de la décision du Conseil des Etats du 20 septembre 1977. Le Conseil fédéral est chargé d'entreprendre, aussi rapidement que possible, l'élaboration des modifications constitutionnelles qui résultent de la Conception globale des transports proposée et des projets de répartition des tâches envisagées, en accordant la priorité au traitement des questions de la prise en charge des frais d'exploitation et d'entretien des routes nationales ainsi que d'une imposition supplémentaire du trafic lourd. La pratique adoptée jusqu'à présent par le Conseil fédéral, en ce qui concerne

les contributions que la Confédération alloue pour les frais d'exploitation et d'entretien des routes nationales, est approuvée. L'interprétation extensive de l'article 36b/s, 5e alinéa, de la constitution doit être maintenue jusqu'à ce que cette matière ait fait l'objet d'une nouvelle réglementation dans le droit constitutionnel. Il y a lieu, en utilisant des moyens adéquats, de tendre à une harmonisation des impôts sur les véhicules à moteur dans les différents cantons.»

La décision de renvoi du Conseil des Etats du 20 septembre 1977 a donc été transmise au Conseil national qui a pris sa décision le 3 octobre 1978. Je m'excuse de cette longue citation des faits, mais il faut se fonder sur un précédent et c'est ce que j'ai essayé de faire avec l'aide du Secrétariat de l'Assemblée fédérale.

Dans le cas présent, notre commission pourrait procéder de la même manière en constatant que la décision du Conseil des Etats, du 23 septembre 1980, doit être transmise au Conseil national. Cette façon de faire est juridiquement correcte. La séance de coordination des présidents de groupe et du Bureau du Conseil des Etats n'a pas rejeté formellement cette interprétation, mais s'est déclarée incompétente, en tant qu'organe de coordination, pour prendre une telle décision.

Le Conseil des Etats en tant qu'organe souverain peut prendre par contre une telle décision, elle contribuerait surtout à débloquer la situation. Nous ne savons pas encore à quel moment précis le message du Conseil fédéral, au sujet de la Conception globale des transports, sera soumis au Parlement. Si ce message paraît en été ou en automne de l'année prochaine, les délibérations dans le conseil prioritaire – est-ce que ce sera le Conseil des Etats? – dureront une année et demie au moins et une autre année dans le deuxième conseil. Nous risquons de devoir attendre quatre ans jusqu'à l'entrée en vigueur éventuelle d'une nouvelle législation. C'est pourquoi, je le répète, il faut faire l'effort de débloquer la situation maintenant.

Les récentes discussions auxquelles a donné lieu le projet de taxe sur les poids lourds ont incité la commission chargée d'examiner l'initiative parlementaire Schatz-St-Gall, «Péages sur les autoroutes», à reprendre son travail. Elle propose au Conseil national de donner suite à l'initiative. Selon le programme chronologique de la session d'hiver, cette initiative sera traitée – je crois qu'elle l'a été hier – par le Conseil national. Pour des raisons de coordination, il semble utile que le Conseil national puisse se prononcer aussi sur le message du Conseil fédéral du 7 janvier 1980, message concernant une vignette autoroutière et une redevance sur le trafic des poids lourds. Cette appréciation ne saurait être modifiée si, et il semble que cela soit le cas d'après le message concernant la loi sur les rapports entre les conseils du 26 avril 1960, le Conseil national a le droit de procéder à la discussion de détail avant de retourner le projet à notre conseil qui a décidé de ne pas entrer en matière. Nous aurions ainsi l'avantage d'être informés non seulement, le cas échéant, de la décision d'entrée en matière mais encore des intentions et résolutions de l'autre conseil.

En conclusion, la commission s'est prononcée de la manière suivante. Lors d'un premier vote, la proposition Muheim a été opposée à une proposition de M. Affolter qui souhaitait que la commission reprenne elle-même le dossier de la taxe poids lourds en y intégrant le problème de la vignette autoroutière. Cette dernière proposition a été écartée par 10 voix contre 3. Dans un second vote, l'idée Muheim l'a emporté par 9 voix contre 3 et une abstention sur une proposition de maintenir intacte la décision du 23 septembre.

J'espère que vous suivrez la majorité de votre commission.

Président: Ich möchte Ihnen einen Vorschlag unterbreiten, wie Debatte und Abstimmungen vorzunehmen sind. Auszu-

gehen haben wir vom offiziellen Protokoll der Sitzung des Rates vom 23. September 1980, welches vor mir liegt und eingesehen werden kann. Es enthält nicht den Vermerk «Geht an den Nationalrat». Der Vorsitzende hat dies nicht gesagt, womit das Geschäft in unserem Rat verblieb. Wenn man gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit das ändern will, so werden wir vorerst auf den früheren Beschluss zurückkommen müssen.

Ferner habe ich Sie auf Artikel 64 unseres Ratsreglementes zu verweisen, der mit Artikel 65 Absatz 1 des Reglementes des Nationalrates übereinstimmt. Danach bildet eine Rückweisung an den Bundesrat normalerweise einen Zwischenentscheid, mit welchem der betreffende Rat die Sache nicht an den andern Rat überweist, sondern bei sich behalten will. Würde Rückweisung an den Bundesrat einfach Nichteintreten bedeuten, so müsste dies in Artikel 12 Absatz 2 des Geschäftsverkehrsgesetzes gesagt werden, was nicht der Fall ist. Es mag Ausnahmen geben, und darüber wird der Rat zu entscheiden haben.

Mit dem Rückkommen befasst sich Artikel 63 unseres Reglementes. Er bezieht sich nur auf Rückkommen im Verlaufe einer Beratung. Es scheint mir aber möglich, im vorliegenden Fall im Prinzip analog vorzugehen.

Ich schlage daher folgendes Vorgehen vor:

Zuerst behandeln wir die Frage des Rückkommens. Wird Rückkommen beschlossen, so behandeln wir die gestellten Anträge der Kommissionsmehrheit und der Kommissionsminderheit. Selbstverständlich kann weiterhin auch Festhalten am bisherigen Beschluss vom 23. September vertreten werden. Am Schluss wird abgestimmt zwischen dem bisherigen Beschluss vom 23. September und dem aus der vorgehenden Eventualabstimmung hervorgegangenen Gegenantrag.

Den Antrag der Kommissionsmehrheit verstehe ich vorerst als Antrag auf Rückkommen, welcher zur Diskussion gestellt wird. Ergeben sich Einwendungen gegen dieses Vorgehen?

Cavelty: Ich zweifle daran, dass mit dieser präsidentlichen Verfügung der Sache gedient ist. Ich glaube, die Worte des Präsidenten präjudizieren die ganze Diskussion, die wir erst abhalten sollten. Meines Erachtens geht es darum, rechtlich abzuklären, ob der frühere Beschluss des Ständerates Artikel 12 Absatz 2 des Geschäftsreglementes untersteht oder nicht. Wenn Sie als Präsident zum vornherein sagen, er unterstehe nicht, dann haben wir eine veränderte Situation, der ich nicht zustimmen möchte.

Ich glaube, wie der Kommissionspräsident ausgeführt hat, es ging mit dem damaligen Beschluss darum, vom Bundesrat eine neue Vorlage im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts zu verlangen. Es ging nicht nur darum, eine Verbesserung der bisherigen Vorlage zu erreichen. Es ist also ein Unterschied vorhanden zwischen diesem Beschluss und dem Beschluss des Nationalrates in Sachen Leistungsauftrag beispielsweise. Dort wurde die Sache an den Bundesrat nur zurückgewiesen, um die Vorlage zu verbessern. Hier geht es darum, eine neue Vorlage zu bekommen. Ich glaube nicht, dass sich Artikel 12 Absatz 2 des Geschäftsreglementes darüber ausschweigt, was dieser Beschluss bedeutet. Im Gegenteil. Ich habe die Botschaft zum Geschäftsreglement – wohlverstanden aus dem Jahre 1960, also völlig unverdächtig und nicht bezogen auf den hier zur Diskussion stehenden Fall – konsultiert. Diese Botschaft sagt wörtlich, dass das Nichteintreten einem Beschluss gleichkomme, wonach eine Vorlage an den Bundesrat zurückgewiesen werde zur Erreichung einer neuen Vorlage. Das ist genau auf den hier zur Diskussion stehenden Fall zugeschnitten. Wenn Sie das als Präsident zum vornherein vernennen, dann geht hier ein wesentlicher Teil der Diskussion verloren.

Präsident: Ich kann keine Verfügungen treffen, sondern nur dem Rat Vorschläge unterbreiten. Ich habe nicht gesagt, dass Artikel 12 hier nicht zur Anwendung kommen könne,

sondern dass der Rat darüber befinden müsse, wie er vorliegend anzuwenden sei. Vorerst müssen wir aber auf den Beschluss vom 23. September 1980 zurückkommen. Haben wir das getan, so können wir alle Argumente vortragen, wie sie nun bereits von Herrn Cavelti vorgebracht worden sind.

Muheim: Der Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission bedeutet in einem ersten Teil, dass heute darüber im Plenum wieder gesprochen werden soll, also mit andern Worten eine Wiederaufnahme auf die Traktandenliste verlangt wird, was bereits geschehen ist. Er bedeutet also nicht ein materielles Zurückkommen auf die getroffenen Entschlüsse, sondern – wie Sie aus dem Antrag selbst entnehmen – Diskussion und Beschlussfassung darüber, ob die getroffenen Beschlüsse dem Zweikammersystem unterstellt sind oder nicht.

Binder: Im Gegensatz zu meinen Vorrednern bin ich der Auffassung des Herrn Präsidenten. Wir haben das letztmal einen ganz eindeutigen Entscheid gefällt, nämlich:

1. Eintreten auf die Vorlage;
2. Aufschieben, d. h. Rückweisung an den Bundesrat mit der Auflage, uns die Vorlage wieder zu unterbreiten, wenn die Gesamtverkehrskonzeption vorliegt.

Das ist nicht ein Nichteintretensentscheid. Ich wehre mich dagegen, und ich wehre mich auch gegen die Unterschiebung, dass all diejenigen, die diesem Entscheid damals zugestimmt haben, grundsätzliche Gegner der Schwerverkehrssteuer seien. Persönlich bin ich das nicht. Ich betrachte nur den jetzigen Zeitpunkt nicht als den richtigen. Wenn wir jetzt auf diesen Beschluss zurückkommen wollen, dann muss doch offensichtlich zuerst Rückkommen beschlossen werden. Ich möchte also bitten, der Auffassung des Präsidenten zuzustimmen.

Affolter: Ich möchte Sie ebenfalls dringend bitten, dem Vorschlag des Präsidenten zu folgen. Der Minderheitsantrag der Kommission ist nur erfolgt unter der Voraussetzung, dass der Ständerat auf seinen früheren Beschluss zurückkäme. Wenn das nicht erfolgt, dann hängt auch mein Antrag in der Luft. Ich glaube deshalb, um hier überhaupt verfahrensmässig diskutieren zu können, muss zuerst dieser grundsätzliche Entscheid über das Rückkommen auf den Beschluss vom 23. September gefällt werden. Das Vorgehen, wie es der Herr Präsident vorgeschlagen hat, ist gut durchdacht, reglementarisch klar und gibt auch wieder, wie die Mehrheit dieses Rates wahrscheinlich die Diskussion führen will.

Präsident: Wenn wir nicht Rückkommen beschliessen, bestehen nur zwei Alternativen: entweder bleibt es beim Beschluss vom 23. September gemäss Protokoll, oder wir müssen das Protokoll ändern.

Weber: Ich möchte doch auch noch etwas richtigstellen. So wie ich die ganze Sache noch in Erinnerung habe, hat es nicht geheissen: Wir stellen das Geschäft zurück, bis die Gesamtverkehrskonzeption zur Beratung steht, sondern: Wir stellen das Geschäft zurück und behandeln es wieder im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption. Das ist etwas ganz anderes. Mit diesem Beschluss haben Sie bewirkt, dass das ganz bestimmte Geschäft mit seiner Geschäftsnummer nicht in den Zweitrat kommt. Sie haben damit den Zweitrat einfach von der Behandlung des Geschäftes ausgeschlossen. Wenn die Vorlage Schwerverkehrsabgabe wieder in unseren Rat zurückkommt, dann wird dieses Geschäft eine andere Nummer tragen, weil es gar nichts mehr mit diesem ursprünglichen Geschäft zu tun hat. Damit haben Sie im Grunde genommen erwirkt, was auch ein Nichteintretensbeschluss erwirkt hätte. Dieses Geschäft wird nicht mehr zurückkommen. Wir haben nicht gesagt, wir behandeln das Geschäft weiter, wenn die

Gesamtverkehrskonzeption vorliegt, sondern wir haben gesagt, wir behandeln das Geschäft im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption.

Egli: Ich frage mich, ob wir mit unseren spitzfindigen Wortklaubereien ein erbauliches Bild darboten. Halten wir uns doch folgendes vor Augen: Wenn Sie die Konsequenzen aller Beschlüsse, die möglicherweise heute gefasst werden, mit Ausnahme des Antrages Affolter, betrachten, wird alles damit enden, dass die Verkehrsabgaben im Nationalrat behandelt werden. Auch wenn wir heute kein Rückkommen beschliessen, wird der Nationalrat nach seiner gestrigen Debatte, wenn nicht alles täuscht, die Initiative ergreifen und eine Vorlage betreffend Verkehrsabgaben ausarbeiten. Aber auch wenn Sie dem Antrag der Kommission folgen, wird das Geschäft an den Nationalrat gehen, und der Nationalrat wird nicht nur über Eintreten oder Nichteintreten zu befinden haben, sondern er wird die Vorlage auch materiell behandeln können. Das Schlimmste, was uns passieren könnte und ein noch übleres Schauspiel bieten würde, wäre ein Beschluss auf Rückweisung an die Kommission. In diesem Falle würde nämlich in beiden Räten je eine Kommission gleichzeitig eine Vorlage über Verkehrsabgaben vorbereiten. Wenn die Prioritätsfrage zur Prestigefrage wird, kann ich nicht mehr folgen. Mir kommt es darauf an, dass dieses Geschäft sachgerecht behandelt wird, ob nun zuerst bei uns oder im Nationalrat. Meine Auffassung geht dahin, dass wir dem Vorschlag des Herrn Präsidenten folgen und nun darüber abstimmen, ob wir auf unseren Beschluss zurückkommen wollen oder nicht. Und ich stelle dazu den Antrag, dass wir nicht darauf zurückkommen. Von den beiden sich bietenden Möglichkeiten ist diese die bessere. Die spitzfindige Interpretation, die die Kommission herausgefunden hat, gefällt mir nicht. Bleiben wir also bei unserem Beschluss und lassen damit den Nationalrat seine Initiative weiterverfolgen.

Munz: Ich gehe jetzt davon aus, dass wir tatsächlich über das Rückkommen diskutieren, und ich schliesse mich – um das gleich vorweg zu sagen – dem Antrag von Herrn Kollega Egli an, auf den Beschluss vom 23. September nicht zurückzukommen.

Als ich vor einigen Jahren den Präsidentenstuhl dieses hohen Hauses verlassen habe, war ich der Meinung, dass ich das, was dieser Rat einem altgedienten Mitglied an Ueberraschungen zu bieten habe, miterlebt hätte. Heute muss ich feststellen: Stets findet Ueberraschung da statt, wo man sie nicht erwartet hat. Eine solche Debatte, wie wir sie heute führen – das darf ich Ihnen ruhig sagen –, wäre vor zehn Jahren in diesem Rate überhaupt nicht denkbar gewesen! Wo kommen wir eigentlich hin; glauben wir, dass wir das Ansehen dieses Hauses mehren, indem wir mit advokatischer Spitzfindigkeit an Dingen herumklauben, die wir beschliessen haben?!

Es mag sein – ich räume das durchaus ein –, dass der Beschluss, den wir am 23. September gefasst haben, den Popularitätsvorstellungen nicht überall entsprochen hat. Daher ja auch der offensichtliche Druck von gewissen Kreisen im Nationalrat, uns zu veranlassen, die Geschichte nochmals aufzuwärmen und sie unverzüglich dem Nationalrat zuzuweisen. Ich wehre mich gegen den Vorwurf, den Kollege Weber erhoben hat, wir wollten den anderen Rat von einer materiellen Debatte ausschalten. Davon kann doch keine Rede sein! Aber das Geschäft ist prioritär uns zugewiesen worden, wir haben befunden, es sei zweckmässiger, es im Rahmen der Diskussion über die Gesamtverkehrskonzeption zu beraten, die hoffentlich im Laufe des Jahres 1981 endlich anlaufen wird – es wird allmählich Zeit dazu –, und der Bundesrat hat uns dies auch so versprochen. Der Nationalrat wird also durchaus die Gelegenheit haben, sich darüber zu äussern.

Es gibt Geschäfte, mit denen sich der Nationalrat prioritär beschäftigt, die sind seit drei oder vier Jahren im Nationalrat pendent, ohne dass wir ein Wort dazu zu sagen ha-

ben, warum es so lange geht! Wir haben die Geduld, zu warten, bis der Nationalrat das Geschäft materiell erledigt hat, und dann kommen wir an die Reihe. Da bin ich der gleichen Auffassung wie Herr Kollege Egli: Wir können dann als Zweitrat immer noch wirksam werden. Unter Umständen ist es sogar noch besser, wenn es etwas länger geht, weil sich dann auch gewisse Modeströmungen und Zeiterscheinungen wieder etwas verändert haben und dadurch die Dinge anders beleuchtet werden als zu jenem Zeitpunkt, wo der Nationalrat die Verhandlungen eröffnet hat.

Hier kann es genauso gehen. Wir verletzen das Zweikammersystem nicht mit dem, was wir danach beschlossen haben. Aber dass man heute kommt und sagt, der Beschluss, die Sache an den Bundesrat zurückzuweisen und diese Vorlage im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption wieder einzubringen – ob in gleicher Version oder in abgeänderter Version, das bleibe jetzt dahingestellt –, komme einem Nichteintretensbeschluss gleich, das schlägt doch dem Fass den Boden aus! Im Protokoll steht *expressis verbis*: Wir haben Eintreten beschlossen. Und heute sagen wir: Wir haben das Gegenteil beschlossen. Ich weiss nicht, wohin wir auf diese Weise kommen!

Es geht mir nicht um die Schwerverkehrsabgabe – die werden wir eines Tages ohnehin haben. Das Schweizervolk wird damit glücklich oder unglücklich werden, das spielt keine Rolle. Ich bin auch kein Gegner dieser Abgabe, aber ich bin ein Gegner des Verfahrens, dass man die Schwerverkehrsabgabe losgelöst für sich allein behandelt. Darum habe ich damals mit der Minderheit gestimmt. Aber heute geht es nicht um diese Schwerverkehrsabgabe, sondern heute geht es um das Prinzip! Wenn wir hier dieses pélemêle mitmachen, dann leisten wir den ersten Beitrag zur Unterminierung des Zweikammersystems. Und wenn dieses System ins Schlittern gerät, dann wird nicht der Nationalrat der Leidtragende sein, sondern der Ständerat; das ist hoffentlich allen klar, darüber braucht man – so nehme ich an – keine weitläufigen juristischen Begründungen mehr abzugeben.

Es wird gesagt, der Nationalrat werde sich aufgrund von Einzelinitiativen dennoch mit dieser Geschichte befassen. Wir können den Nationalrat an gar nichts hindern. Wir können ihn auch nicht daran hindern, gegen das Geschäftsverkehrsgesetz zu verstossen und die Regeln des Zweikammersystems zu missachten. Das kann alles passieren. Es liegt nicht in unserer Macht, solches aufzuhalten. Aber was wir verhindern können, ist, dass wir von uns aus auch noch einen Beitrag dazu leisten, dass dieses System unterminiert wird. Daher ist das einzige, was wir hier tun können, Festhalten an unserem Beschluss. Wir sind nicht ein Popularitätsrat, wir sind ein Ständerat, und wir haben zu dem zu stehen, was wir beschlossen haben, selbst dann, wenn es sich einmal als unpopulär und als vielleicht verfrüht erwiesen haben sollte. Grundsätzlich falsch ist es auf jeden Fall nicht!

Dillier: Ich möchte mich den Ausführungen der Kollegen Egli und Munz anschliessen und noch folgendes ergänzend bekanntgeben. Vor wenigen Minuten hat der Nationalrat mit 136 zu 24 Stimmen beschlossen, dass die Idee der Vignette weiterverfolgt werden solle, und zwar im Nationalrat. Die Bewegung wegen des Mehrheitsentscheides, den wir im September gefasst haben, ist entstanden, weil man gesagt hat: Jetzt kann sich der Nationalrat mit diesen heissen verkehrspolitischen und finanzpolitischen Fragen gar nicht beschäftigen, jetzt ist alles blockiert. Nachdem nun aber der Nationalrat sich der Vignettenfrage mit diesem Mehrheitsverhältnis angenommen hat, sind diese Argumente gegenstandslos geworden. Der Nationalrat wird sich nun auch mit der Frage befassen, wie stark der Schwerverkehr in diese Vignette einbezogen werden müsste, und wenn er dann Beschluss gefasst hat, kommt es wieder an uns zurück. Wir werden dann auch Stellung nehmen müssen. Für die Behandlung der Schwerverkehrs-

steuervorlage ist es wichtig zu wissen, was mit dieser Vignettenidee geschieht. Ich habe das übrigens damals, als wir diesen Beschluss fassten, an den Bundesrat zurückzuweisen, auch vertreten und habe gesagt: Man solle die Vignettenfrage vorziehen, weil sie die Schwerverkehrsabgabe irgendwie präjudizieren wird. Wenn nun also der Nationalrat sich dieser Frage annimmt, glaube ich, wäre es richtig, ihm die Priorität in der Vignettenfrage zu belassen und unterdessen durch den Bundesrat die Gesamtverkehrskonzeption weiterbearbeiten zu lassen und dann wieder darauf zurückkommen, wie wir es beschlossen haben. Das bedingt aber ein Nichteintreten auf den Rückkommensantrag.

M. Aubert: Je comprends mal la manière dont le débat s'est déroulé. Il me semble que nous commettons une confusion profonde entre une décision politique et une décision en quelque sorte juridictionnelle ou jurisprudentielle. Nous raisonnons maintenant comme s'il s'agissait de prendre une décision politique, c'est-à-dire de savoir si nous allons revenir sur notre décision du mois de septembre 1980 ou si nous ne voulons pas revenir sur cette décision. C'est la procédure proposée par notre président.

A mon avis, il ne s'agit pas de cela. Aujourd'hui, la majorité de la commission nous propose d'accomplir un acte juridictionnel ou jurisprudentiel. Elle nous invite à dire s'il nous paraît que ce que nous avons fait en septembre est un cas d'application de l'article 12, 2e alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils, oui ou non.

S'il y avait en Suisse un «Bundesverfassungsgericht» comme à Karlsruhe, c'est lui qui prendrait la décision, dans un «Organstreit». Mais nous ne connaissons pas une telle procédure et ce sont les Chambres qui font l'office de tribunal. Donc, on nous demande aujourd'hui simplement comment il faut qualifier notre décision du mois de septembre. Il ne s'agit pas de savoir si nous revenons sur cette décision, mais comment nous la qualifions. Quelle que soit la manière dont nous voterons tout à l'heure, nous devons faire cette qualification.

Pour ma part, je qualifie la décision du mois de septembre 1980 de cas d'application de l'article 12, 2e alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils. Cette disposition prévoit non seulement le refus d'entrer en matière, mais aussi les décisions qui équivalent à un refus d'entrer en matière. Si le législateur de 1962 a pris la peine de prévoir ce cas-là, c'est qu'il visait, ainsi que M. Cavelti l'a rappelé tout à l'heure, des situations telles que celle dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui.

Avec le respect que je vous dois, Monsieur le Président, et vous savez qu'il est grand, je vous dis que ceci n'est pas un cas de «Rückkommen», ce n'est pas un cas de reconsidération d'une décision. C'est un cas de jugement, d'interprétation de notre décision du mois de septembre 1980. J'aimerais que cela soit compris ainsi.

Muhelm: Ich spreche, wie Sie es wünschen, Herr Präsident, nur zur Frage der sogenannten Wiedererwägung eines Beschlusses. Es ist in Erinnerung zu rufen, dass unsere Kommission sich nicht spontan wieder zusammengefunden hat, um etwas Neues zu beraten. Wir wurden durch eine Verfügung – wenn Sie so wollen – unseres Büros eingeladen. Wir mussten uns daher in der Kommission Gedanken machen, was das Büro seinerseits darüber gedacht hatte. Wir haben es in der Folge genauso ausgelegt wie Kollege Aubert, der übrigens nicht Mitglied der Kommission war. Wir glaubten nämlich, es müsse dem Rat Gelegenheit gegeben werden, sich darüber auszusprechen, ob *in casu* Artikel 12 Absatz 2 anwendbar sei oder nicht.

Weber: Ich schulde Herrn Munz noch eine Antwort. Er hat mein Votum so ausgelegt, als ob ich dem Ständerat einen Vorwurf machte, er hätte dem Zweitrat Gelegenheit genommen, sich darüber auszusprechen. Das war wahrscheinlich nicht die Absicht der Mehrheit des Rates; aber

es kommt auf dasselbe heraus. Wenn wir den Begriff Schwerverkehrsabgabe überhaupt weglassen und nur mit den Nummern operieren, dann muss ich einfach sagen, das Geschäft 80.003 wird nicht in den Zweitrat kommen, sondern es wird – wenn das Ganze als Gesamtverkehrskonzeption zu uns kommt – mit einer andern Nummer zum Zweitrat gelangen.

Ich halte es ebenfalls mit Herrn Aubert und Herrn Muhelm, dass wir uns darüber zu entscheiden haben.

Deshalb sollten wir eben den Artikel 12 in diesem Sinne anwenden.

Cavelty: Ich ergreife das Wort nur, um die Botschaft zum Geschäftsverkehrsgesetz vom 25. April 1960, also lange zurückliegend, zu zitieren. Es geht um die Frage, was Beschlüsse sind, die gemäss Artikel 12 Absatz 2 einem Nichteintretensentscheid gleichkommen. Da schreibt die Botschaft wörtlich: «Es liegt hier der Fall vor, in welchem ein Rat Rückweisung einer Vorlage an den Bundesrat beschliesst, damit dieser eine neue vorlege.» Also genau das, was wir gemacht haben. Es ist also falsch, uns der Popularitätshascherei zu bezichtigen. Es geht – wie verschiedene Vorredner schon gesagt haben – lediglich um die Interpretation von Artikel 12 Absatz 2 und um die Frage: Ist unser Beschluss dieser Interpretation zu unterbreiten oder nicht?

Präsident: Ich stelle fest, dass zwei Meinungen bestehen. Die eine Meinung geht dahin, dass, um die Vorschläge der Kommission zu behandeln, wir auf den Beschluss vom 23. September zurückkommen müssen. Die andere Meinung geht dahin, dass wir die Kommissionsvorschläge, die auf dem Tisch liegen, ohne Rückkommen behandeln können. Ich lasse abstimmen.

Cavelty: Was passiert nach Ihrer Meinung, Herr Präsident, wenn wir Rückkommen nicht für nötig erachten?

Präsident: Wenn Sie es nicht für nötig erachten, dann ist nach Ihrer Auffassung die Behandlung der Anträge ohne Rückkommen möglich.

Abstimmung – Vote

Für Notwendigkeit des Rückkommens	23 Stimmen
Dagegen	17 Stimmen

Präsident: Wir stimmen nun ab über das Rückkommen auf unseren Beschluss vom 23. September.

Abstimmung – Vote

Für Rückkommen	19 Stimmen
Dagegen	18 Stimmen

Präsident: Sie haben den Antrag der Kommissionsmehrheit gehört.

Das Wort hat nun Herr Affolter zu seinem Antrag der Kommissionsminderheit.

Affolter, Sprecher der Minderheit: Ich möchte eingangs nochmals betonen, dass ich zu meinem Minderheitsantrag kam, als sich in unserer Kommission eine Mehrheit für die Deblockierung herausstellte, vor allem aber, als ich vom Antrag Muhelm vernahm, der dann zum Mehrheitsantrag wurde. Für mich ist der Mehrheitsantrag der Kommission schlicht und einfach unannehmbar. Ich möchte Ihnen auch sagen, warum.

Das Wichtigste vorweg: Ich bin überzeugt, dass eine solche Auslegung unseres Beschlusses vom 23. September, nämlich Rückweisung an den Bundesrat auch gleichbedeutend mit Nichteintreten, gar nicht dem Willen des Ständerates entspricht. Der Ständerat wollte auf die Botschaft 80.003 des Bundesrates und seine Anträge eintreten und hat auch so beschlossen. Der Ständerat wollte als Erstrat diese Geschäfte Vignette und Schwerverkehrsabgabe behan-

deln, aber aus bekannten Gründen im Zusammenhang mit den GVK-Verfassungsartikeln. Ich erinnere daran, dass im Kommissionsplenum praktisch alle Ständeräte zur Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich ja gesagt haben. Die Diskussion drehte sich einzig um das Vorziehen, eben um den Zeitpunkt der materiellen Behandlung. Ich bitte Sie, das in den Protokollen nachzulesen.

Heute nun will man einerseits deblockieren, möchte aber andererseits das Odium umgehen, auf einen früheren Entscheid zurückkommen zu müssen. Man findet dies offenbar des Ständerates unwürdig, man möchte das Gesicht wahren.

Noch wesentlich unwürdiger scheint mir aber das zu sein, was uns der Mehrheitsantrag zumutet. Man will nämlich einen klar zum Ausdruck gebrachten Willen dieses Rates in das Gegenteil, in einen Nichteintretensentscheid, in ein Nein umfunktionieren. Man nimmt Zuflucht zu weit hergeholt Interpretationsversuchen des Geschäftsverkehrsgesetzes, die man ausserhalb dieses Saales nun einfach als Kunstgriff, als Manöver, als Murks beurteilen wird. Wir haben die Interpretationskünste von Herrn Bundesrichter Alois Pfister miterlebt – mit vollständigem Frontwechsel innert weniger Tage. Diese Papiere waren sehr interessant zu lesen; aber die Schlüsse sind mir eigentlich völlig egal, weil sie des Pudels Kern gar nicht treffen, weil ich meine, unser Beschluss dürfe überhaupt nicht umfunktioniert werden.

Wir müssen in dieser Sache, jetzt, wo wir bei diesem Stand angelangt sind, einen ehrlichen, verständlichen Weg gehen und nicht doppelbödige und doppeldeutige Manöver inszenieren, die den Willen des Rates in das Gegenteil pervertieren. Der Ständerat ist mit der Botschaft des Bundesrates befasst, die die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe beinhaltet. Uns ist die Rolle des Erstrates zugedacht und zugeschoben, damit aber auch die Verantwortung. Und aus dieser Verantwortung können wir uns nicht durch ein Hintertürchen hinausstehlen. Wir haben uns jetzt den Problemen zu stellen und dürfen sie nicht von uns weg und dem Nationalrat zuschieben.

Heute morgen hat nach einer Monsterdebatte der Nationalrat die Ausarbeitung eines Verfassungsartikels zur Autobahnvignette mit grossem Mehr in die Wege geleitet. Ich weise hier einzig darauf hin, dass eigentlich unsere Botschaft schon einen ausgearbeiteten Verfassungstext für eine Autobahnvignette enthält, was in der neu ausgebrochenen Begeisterung im Nationalrat offenbar vielfach übersehen worden ist.

Es gibt aber noch einen weiteren, sehr triftigen Grund, der den Mehrheitsantrag so unglaublich paradox erscheinen lässt: Ich glaube, wir haben alle in diesen Dingen ein recht kurzes Gedächtnis. Ich gestatte mir, Sie daran zu erinnern, dass es erst zwei Jahre her sind – 1978 –, dass der Ständerat die Motion seiner eigenen Finanzkommission gutheiss, die dann zum Vernehmlassungsverfahren und zur heutigen Botschaft 80.003 führte. Dem gleichen Ständerat soll man nun – gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit – zumuten, dass er quasi sein eigenes Kind wieder verstösst und mittels Verfahrenskunstgriff dem Nationalrat überantwortet.

Man hat gegen meinen Minderheitsantrag eingewendet, es lägen keine *nova*, keine neuen Gesichtspunkte vor, die es rechtfertigten, unsere Kommission mit der Weiterbehandlung der Angelegenheit zu betrauen. Ich glaube, es liegen neue Gegebenheiten vor. Ich denke gar nicht an den zunehmenden politischen Druck, dem der Ständerat noch standhalten könnte. Herr Bundesrat Schlumpf hat uns aber in der Kommission erklärt, dass der Bundesrat selbst hier angelegentlich eine Deblockierung will. Ich glaube, der Ständerat sollte beweglich genug sein, nun eben seine Kommission mit der Wiederaufnahme der Geschäftsbehandlung zu beauftragen. Es fällt damit sicher niemandem ein Zacken aus der Krone.

Der Herr Kommissionspräsident hat gegenüber meinem Minderheitsantrag eingewendet, dass das, was ich verlan-

ge, schon passiert sei, nämlich unsere Kommission habe die Botschaft materiell schon geprüft. Das trifft nur sehr beschränkt auf die Schwerverkehrsabgabe zu, aber überhaupt nicht auf die Vignette, die unsere Kommission ja nicht mehr als fünf Minuten beschäftigte. Ich erinnere daran, dass 1978 der Ständerat das Fehlen einer eingehenden Behandlung dieser beiden Abgaben in der vorberatenden nationalrätlichen Kommission bemängelte. Heute sind wir im Begriff, uns den gleichen Vorwurf einzuhandeln, nämlich den der mangelnden Gründlichkeit.

Ich glaube, so oder so würden unserer Kommission genügend Probleme mit auf den Weg gegeben. Es wären auch die Zusammenhänge aller möglichen Strassenverkehrsbelastungen zu beurteilen. Wir müssten sogar gewisse Ueberlegungen, die in der GVK-Botschaft zum Ausdruck kommen werden, in die Beratungen einfließen lassen. Wenn sich der Ständerat weiterhin mit dem ihm zugewiesenen Geschäft befasst, liegt der Vorteil gerade darin, dass sich nur eine Kommission damit auseinandersetzt, während im Nationalrat zwei oder sogar drei Kommissionen sich mit Teilbereichen zu befassen haben und in den Startlöchern stehen. Von Koordination ist noch nichts zu erkennen; das Durcheinander und Nebeneinander, das Wirrwarr im Zweikammersystem wäre komplett.

Ich komme zum Schluss. Ich kann für den Mehrheitsantrag kein Verständnis aufbringen. Wir schieben in einer zentralen verkehrspolitischen Frage die Verantwortung auf den andern Rat ab. Dafür hat in meinen Augen auch der einfache Bürger kein Verständnis. Er bezichtigt uns – mit Recht, glaube ich – des dauernden Hin und Hers und der beispiellosen Verschleppung. Wenn wir so handeln, politisieren wir am Volk vorbei. Man sollte doch langsam einsehen, dass es hier um die eigene Glaubwürdigkeit geht. Wir sind im Begriff, das Ansehen, das uns noch bleibt, aufs Spiel zu setzen. Was ich mit meinem Antrag will, begreift jedermann: nämlich im Ständerat weitermachen, nicht verzetteln, zu Lösungen kommen. Das, was der Mehrheitsantrag beinhaltet, stösst auf Unverständnis, Kritik und Ablehnung, jedenfalls ausserhalb dieses Hauses. Ich vermute, dass die Minderheit unterliegen wird. Dafür sind die Weichen bereits gestellt. Einige Dinge mussten hier aber doch gesagt werden, bevor der Ständerat zu seiner eigenen Abdankung schreitet.

Stuckli: Wir sollten in dieser nach wie vor nur verfahrensrechtlichen Frage, über die wir diskutieren, einen Weg beschreiten, welcher innert nützlicher Frist ermöglicht, eine Gesamtbeurteilung über alle zurzeit in der Diskussion liegenden verkehrs- und fiskalpolitischen Vorschläge im Strassenverkehrsbereich vorzunehmen. Das war seinerzeit in der Herbstsession auch die Meinung der Mehrheit unseres Rates. Wir sollten auch keine Prestigefrage daraus machen und nur deshalb eine materielle Wiedererwägung gemäss Antrag von Kollege Affolter beschliessen, um dem Nationalrat zuvorzukommen. Das ist meines Erachtens ein zu dürftiges Argument. Nachdem der Nationalrat heute vormittag seine parlamentarische Initiative über Autobahngebühren in Angriff nimmt und im Nationalrat zusätzlich Fragen über Zweckbindung des Benzinzolls, Tunnelgebühren und andere Dinge diskutiert werden, sollten wir doch nicht gleichzeitig über praktisch den gleichen Problembereich materielle Beratungen im Ständerat führen, wie es der Fall wäre, wenn wir dem Antrag von Herrn Affolter zustimmen würden.

Ich komme deshalb zum Schluss, dass wir dem Antrag der Mehrheit der Kommission, wie er vom Kommissionspräsidenten vorgetragen wurde, zustimmen und den Antrag von Herrn Affolter ablehnen sollten, auch wenn damit – das muss uns klar sein – quasi der Nationalrat zum Erstrat wird. Das kann aber nicht *a priori* zum Nachteil der Sache sein. Bis der Ständerat dann zum Zuge kommt, kennen wir die Botschaft des Bundesrates zur Gesamtverkehrskonzeption. Herr Bundesrat Schlumpf hat uns den Zeitplan vorgelegt. Im übrigen hat der Ständerat bisher bewiesen, dass

er auch als Zweitrat sachgerecht und klug Weichen zu stellen vermag. Ich denke zum Beispiel an das Bundesgesetz über die berufliche Vorsorge (BVG) und andere Dinge. Ich bin der Meinung, dass wir, um eine Klärung herbeiführen zu können, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zustimmen müssen. Wir werden damit auch klarstellen, dass der Nationalrat in dieser Sache am Zuge ist und die Probleme in der ganzen Breite diskutieren und angehen kann. Es ist kein Verfahrenskunstgriff, Herr Kollege Affolter, sondern bringt meines Erachtens doch eine Klärung zugunsten des Vorwärtsmachens in dieser Sache.

Piller: Wenn wir heute entscheiden müssen, wie es weitergehen soll, dann sollten wir so entscheiden, dass es überhaupt weitergeht. Wir haben in der Frühjahrsession den Finanzplan für diese Legislaturperiode diskutiert. Darin steht die Schwerverkehrssteuer ab 1983 auf der Einnahmenseite. Dieser Finanzplan wurde hier im Rate gut aufgenommen, und wenn ich mich richtig erinnere, wurde gegen die Schwerverkehrssteuer keine Stimme erhoben. Wollen wir glaubwürdig bleiben, müssen wir dafür sorgen, dass es in dieser Angelegenheit wirklich weitergehen kann. Wenn der Antrag Affolter beim ersten Anblick etwas für sich hat, so hält er meines Erachtens einer tieferen Betrachtung nicht stand. Die Kommission hat die bundesrätliche Botschaft durchberaten, wir haben in diesem Rate eine eingehende Debatte geführt, die Meinungen sind weitgehend gemacht. Ich sehe im Antrag Affolter einfach eine Verzögerung. Ich muss das so interpretieren, hat doch Kollege Affolter vor fünf Minuten selbst gegen Rückkommen gestimmt.

Ich glaube, dass es gut ist, wenn sich der Nationalrat jetzt zur Schwerverkehrsabgabe ausspricht. Ich bin dabei der Meinung, dass unserem Rate nichts abgeht, wenn die Volkskammer nicht nur über Eintreten befindet, sondern die Vorlage auch gerade durchberät und darüber beschliesst. Wir können dadurch wertvolle Zeit gewinnen, Zeit, die wir dann sicher benötigen, um das Ausführungsgesetz durchzuberaten. Die Debatte vom 23. September in diesem Rate hat deutlich gezeigt, dass auf der Gesetzesstufe noch viel Arbeit vor uns liegt. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Muheim: Ueber die politische Seite des anstehenden Entscheides haben bereits Herr Präsident Donzé und andere Kollegen der Kommissionsmehrheit gesprochen. Ich möchte ausschliesslich einige rechtliche Ueberlegungen äussern und glaube, dass es gute Gründe gibt, dieses Geschäft dem Nationalrat als der Zweiten Kammer hinüberzureichen. Es gibt gute Gründe, auch wenn der Minderheitsvertreter glaubt, er müsse polemisieren. Ich nehme an, dass sich die Damen und Herren des Ständerates den guten Gründen anschliessen, die ich wie folgt darlegen zu können meine:

Ausgangspunkt ist die wohl unbestrittene Tatsache, dass die Auslegung der Rechtsgrundlagen hinsichtlich Verfahrensproblemen Sache der Räte ist. Wir kennen keine übergeordnete Instanz. Wir kennen keinen Richter, weshalb es uns – dem Ständerat – heute anheimgestellt ist, Voraussetzungen und Tragweite des Artikels 12 Absatz 2 des Geschäftsverkehrsgesetzes zu überprüfen und zu entscheiden. Dieser Absatz 2 ist doch wohl im Gesamtzusammenhang zu lesen. Ich glaube daher nicht, dass man einfach sagen darf, es sei kein Nichteintretensantrag, und es sei ein «gleichbedeutender Beschluss» im Sinne des Absatzes 2 so eng zu betrachten, dass sie völlig identisch sind. Der Gesetzgeber hat nicht ohne Grund Nichteintretensbeschlüsse und andere Beschlüsse gleichgestellt. Er hat vom Gesetzestext her bewusst Beschlüsse einer Kammer als möglich gesehen, die gleich zu behandeln sind wie Nichteintretensbeschlüsse. Eine Kammer kann sich nicht einer sorgfältigen Analyse hierüber entziehen. Ich möchte hier vom Grundsatz ausgehen, dass alle Regeln des Geschäftsverkehrsgesetzes der Artikel 12 bis 22 ff. ein einziges Ziel verfolgen: nämlich das Zweikammersystem in seiner vollen

Funktion zu erhalten. Ich bin mit Kollege Munz bezüglich der Prämissen einverstanden, dass gerade der Ständerat sehr aufmerksam und sorgfältig vorzugehen hat, weil gerade wir Ständeräte an einem sauberen und lückenlosen Funktionieren dieses nun einmal gewählten Systems in unserem Lande interessiert sind.

Ich komme aber zu anderen Schlussfolgerungen als Kollege Munz, indem ich glaube, dass das, was unser Rat beschlossen hat – Eintreten und Rückweisung an den Bundesrat –, ein solcher Fall des Artikels 12 Absatz 2 sei. Dabei ist vom Wortlaut unseres seinerzeitigen Beschlusses auszugehen. Ich gestatte mir, ihn vorzulesen: «Die Vorlage ist an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, die Schwerverkehrssteuer in seine Vorlage über die Gesamtverkehrs-konzeption einzubauen und beförderlichst einzubringen.» Es geht also darum, eine Vorlage, die heute auf dem Tische liegt, die staats- und verfahrensrechtlich gesprochen, in beiden Kammern rechtshängig ist, der Exekutive zurückzugeben, damit sie gegenstandslos wird, weil sie in einer grösseren Vorlage (Gesamtverkehrskonzeption) aufgehen soll. Die Gesamtverkehrskonzeption beinhaltet nicht eine kleine Modifikation der Schwerverkehrsvorlage, sondern bedeutet eine umfassende Regelung aller nationalen Verkehrsprobleme auf der Strasse, auf der Schiene und in der Luft mit weittragenden finanziellen Folgen und Voraussetzungen.

Wenn eine Kammer beschliesst: Wir wollen eigentlich eine Schwerverkehrsregelung; aber wir wollen sie in einem weit umfassenden – ich möchte fast sagen allumfassenden – Paket, dann ist dies ein Beschluss, der dem Nichteintreten gleichgestellt ist. Darf ich hier das Wort «gleichgestellt» widerrufen und das Gesetz zitieren? – «Gleichbedeutend» stellt sich in seiner Wirkung so dar, dass etwas Neues kommen muss und dass nicht mehr eine Vorlage mit dem engen Gegenstand des Schwerverkehrs vor die Räte gelangt. Dies ganz im Gegensatz etwa zu Beschlüssen wie: Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, einen ergänzenden Bericht zu erstatten. Ein solches Geschäft verbleibt bei der Kammer. Dies auch bei einer Rückweisung an den Bundesrat mit der Weisung, neue Anträge im gleichen Sachbereich (Schwerverkehr) einzubringen. Auch das würde meines Erachtens die Anwendung dieses mehrfach zitierten Absatzes 2 Artikel 12 GVG nicht rechtfertigen. Was wir aber beschlossen haben, erfordert – so, wie ich es beurteile und wie ich Sie bitte, sich dem anzuschliessen – die Mitwirkung der zweiten Kammer. Es geht mir um diese staatspolitische und – darf ich unterstreichen! – nur um diese Frage. In diesem Zusammenhang ist in Erwägung zu ziehen, dass ein Geschäft durch die Einreichung seitens des Bundesrates an die Bundesversammlung bei beiden Kammern rechtshängig ist. Wir sind ja gleichwertige Abteilungen nach Artikel 71 BV, und diese Gleichwertigkeit erfordert – meines Erachtens hier recht deutlich –, dass beide Kammern sich über ein Geschäft aussprechen können.

Ich weiss, dass Herr Pfister in einem ersten Gutachten eine andere Meinung vertrat als in einem zweiten Bericht. Aber diese Divergenz bezog sich auf eine andere Frage, nämlich auf jene, ob der Zweirat deshalb nur über die Vorfrage – «Eintreten und Rückweisung» oder «Eintreten und Detailberatung» – verhandeln dürfe oder ob die zweite Kammer dann gleich die Detailberatung mit allen gutschneidenden Änderungen vornehmen dürfe. Hier hat Herr Pfister aus den Präjudizien der Vergangenheit herausgefunden, dass von acht Fällen parlamentarischer Tätigkeit sieben dazu führten, dass die Zweikammer eine Detailberatung durchführte. Ein Fall lag so, dass der Zweirat sich nur mit der Vorlage befasste und das Geschäft sodann wieder an den Prioritätsrat zurückging. Meines Erachtens ist das aber für unseren heutigen Entscheid zweitrangig. Klassisch nach meiner Ueberzeugung wäre es jedoch, wenn der Nationalrat nur die Prinzipfrage beraten würde und wir uns dann anschliessend – wohl gemeinschaftlich

mit dem Vorschlag des Nationalrates über Vignetten usw. – damit erneut befassen könnten.

Doch sei es bezüglich des Zweirates, wie es will, persönlich meine ich, wir sollten aus diesen Ueberlegungen heraus die Zweikammer mit unseren Beschlüssen bedienen, um ihr Gelegenheit zu geben, zum Schwerverkehr Stellung zu beziehen. Und auch politisch – und damit schliesse ich – sollten wir es tun! Wo in der gegebenen Lage, wenn nicht beim Nationalrat, wäre es am besten, die Gesamtauflageordnung zu bearbeiten? Wenn nicht, haben Sie ja drei Instanzen engagiert: den Bundesrat im Rahmen der GVK, die ständerätliche Kommission und dann noch eine nationalrätliche Gruppe. Meines Erachtens ist dies auch der Sache einfach nicht dienlich. Wem daran gelegen ist, in diesem Bereich wirklich freihändige Entscheide zu gegebener Zeit treffen zu können, der sollte dem Antrag der Kommissionsmehrheit zustimmen!

M. Debétaz: Ce matin, nous avons eu un premier débat, un débat de haute tenue puisqu'il a eu lieu dans cette salle pour déterminer la façon d'engager la discussion actuellement en cours. Je n'ai pas participé au premier débat mais je tiens, en revanche, à intervenir dans la présente discussion dès lors que j'ai présenté, en septembre, la proposition de minorité de la commission, comme le rappelle tout à l'heure M. Donzé, proposition qui est devenue décision de majorité de notre conseil. Mon intervention sera d'ailleurs brève.

Vous me permettrez cependant de rappeler la conclusion de mon intervention du 23 septembre. Je disais alors: «Nous avons envisagé de vous proposer de ne pas entrer en matière et, si nous l'avons fait, nous aurions déclaré que cela ne signifiait pas que nous entendions écarter définitivement la redevance. C'est d'ailleurs la position que nous avons exprimée lors des travaux de la commission. Nous avons finalement opté pour la proposition de renvoi parce qu'elle nous paraît mieux refléter la position que nous avons toujours eue. En vous demandant de renvoyer le projet isolé, la commission ne vise pas l'éternité puisque le projet de Conception globale des transports sera prêt dans le courant de la première partie de l'année 1981. La minorité de la commission entend donner au Conseil fédéral la possibilité d'apaiser et de lever les craintes et les doutes qui subsistent, et qui auront une influence certaine lors de la votation populaire.

Et puis, cela me paraît important également, la minorité de la commission marque sa volonté d'examiner au plus tôt l'ensemble du projet de la Conception globale qui comprendrait la redevance.»

Il n'y a donc jamais eu la moindre intention de blocage. Ce que j'ai souhaité, c'est que notre conseil puisse prendre sa décision en ayant connaissance des déterminations du Conseil fédéral au sujet de l'ensemble des problèmes qui nous sont posés dans ce cadre, autrement dit au sujet de la Conception globale des transports.

Lors de nos débats du 23 septembre, il était admis que le message relatif à la Conception globale des transports était prévu pour la première partie de l'année 1981. Nous y sommes bientôt. La proposition élaborée par M. Muheim a pour but – il l'a confirmé ce matin – de permettre la transmission de notre décision au Conseil national. Le Conseil national se limiterait-il à l'entrée en matière, proposerait-il, lui aussi, un renvoi, examinerait-il le projet d'arrêté que le Conseil fédéral soumet? Eh bien, nous verrons!

En cas de divergence, le projet nous reviendra. Quand sera-ce? Nous verrons aussi. Ce que j'espère personnellement, c'est qu'au moment où votre commission se réunira pour examiner la divergence éventuelle, nous connaissons le message du Conseil fédéral sur la Conception globale des transports. Et c'est dans cet esprit que je me suis rallié, en commission, à la proposition de M. Muheim et que je soutiendrai ce matin la dite proposition qui est devenue celle de la majorité de la commission.

Munz: Ich habe der Kommission nicht angehört und darf deshalb mit einer gewissen Unbefangenheit Ihnen den Antrag stellen, es beim Beschlusse des Ständerates vom 23. September sein Bewenden haben zu lassen.

Herr Muheim hat Ihnen in sehr luziden Darlegungen vorge tragen, dass wir hier in Artikel 12 des Geschäftsverkehrsgesetzes (nicht eines Reglementes) zu interpretieren hätten. Wir haben aber auszugehen von unserem Ratsreglement, wo in Artikel 64 die Rückweisung an den Bundesrat vorgesehen ist, nachdem man Eintreten auf das Geschäft beschlossen hat. Und das haben wir getan. Und nun sagt man uns – Herr Muheim vertritt diese Auffassung –, dass wir dem Bundesrat den Auftrag gegeben hätten, eine ganz andere Vorlage daraus zu machen, als diejenige, die wir jetzt an ihn zurückgewiesen hätten. Das stimmt überhaupt nicht. Ob der Bundesrat nachher diese Vorlage in unveränderter Form im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption uns wieder vorlegt, oder ob er in seiner Weisheit dazu kommt, uns etwas anderes zu unterbreiten, das steht einstweilen im Raum. Das ist aber nicht unbedingt mit unserem Beschluss verbunden.

Ich glaube sagen zu dürfen, dass die Mehrheit unseres Rates auch im September durchaus die Meinung hatte, eine Schwerverkehrsabgabe sei einzuführen. Dass man aber diese Schwerverkehrsabgabe im Rahmen anderer möglicher Verkehrsgebühren oder -steuern – wie Sie lieber wollen – sehen wollte, und dass man vor allem auch wollte, dass dieser Schwerverkehrsabgabe der Platz zukomme, der ihr im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption zugewiesen wurde; dort hat sie einen bestimmten Stellenwert bzw. eine bestimmte Zuordnung. Einige von Ihnen haben vielleicht diesen Bericht und seine Schlussfolgerungen ebenfalls gelesen. Ich darf Sie daran erinnern, dass in diesem Bericht vorgesehen ist, dass die Kantone an den öffentlichen Verkehr – vor allem an den Bahnverkehr, will heissen, an die Bundesbahnen – gemeinwirtschaftliche Abgeltungsleistungen für die Linien, die defizitär sind, zu erbringen hätten – solche hat es eine ganze Reihe in unserem Land –, und dass man im wesentlichen den Kantonen als Ersatz für diese Aufwendungen die Erträge der Schwerverkehrsabgabe zuführen sollte. Für den Bund ergibt sich also gemäss GVK nur indirekt eine Entlastung. Der Bund soll von den Defiziten der SBB in dem Ausmasse entlastet werden, als die Kantone hier etwas bezahlen. Die Kantone sollen dafür aus dem Strassenverkehr entschädigt werden.

Ich glaube, es war nicht sinnlos, zu verlangen, dass die Schwerverkehrsabgabe in den Gesamtzusammenhang gestellt werde, also nicht losgelöst von der GVV kurzfristig der Bundeskasse einige Millionen zugeschoben werden, die dann nachher nicht mehr herausgeholt werden können, falls die Kantone später das Geld möchten.

Was wir auch erreichen wollten – und daran darf ich erinnern, denn davon hat heute niemand gesprochen –, ist, dass wir den Bundesrat damit einladen wollten, diese Vorlage über die Gesamtkonzeption, die eigentlich schon lange auf dem Tisch des Hauses liegen sollte, etwas zu beschleunigen. Man hat uns in der Diskussion im September in Aussicht gestellt, dass diese Vorlage im kommenden Jahr den Räten zugeleitet werde, und ich hoffe, dass der Bundesrat heute in der Lage ist, die damals gemachte Aussage heute zu bestätigen. Ich möchte sagen: je früher, desto besser. Wir erreichen im Grunde genommen gar nichts, wenn wir an unserem Beschluss nicht festhalten. Der Nationalrat – ich habe es vorhin schon gesagt – macht sowieso, was er will. Er ist also auf unsere guten Ratschläge nicht angewiesen; er nimmt sie auch nicht entgegen, wir übrigens auch nicht. Mit dem etwas ambivalenten Instrument der parlamentarischen Einzelinitiative kann man ja sowieso machen, was man will. Man kann damit jede Prioritätsordnung durcheinanderstossen, solange nicht irgendwo in einem Gesetz geschrieben steht, dass über Geschäfte, die den Räten zugeleitet sind, keine parlamentarischen Einzelinitiativen mehr möglich sind, oder diese

Initiativen in der Schublade bleiben, bis das Geschäft behandelt ist.

Ich könnte mich den Ueberlegungen der Kommissionsmehrheit noch anschliessen, wenn man wenigstens das Zugeständnis hätte, dass der Nationalrat sich zwar mit der Eintretensfrage beschäftigt, aber, falls er Eintreten beschliesst, das Geschäft an uns zurückkommen würde, dass dann die materielle Behandlung bei uns wäre; aber auch das will die Kommission nicht. Wozu werden denn überhaupt Prioritätsentscheide gefasst? Das sind Entscheide, die zwischen dem Büro des Ständerates und der Präsidentenkonferenz des Nationalrates getroffen werden. Dazu braucht es im allgemeinen keine langen Sitzungen; das geht mehr oder weniger reibungslos, so wie ich es aus meiner eigenen Erfahrung in Erinnerung habe. Wir müssten nun eigentlich die Sache an das Büro zurückweisen und sagen: Stosst diese Prioritätszuweisung um und gebt das Geschäft jetzt prioritär in den Nationalrat. Dann ist die ganze Diskussion bei uns überflüssig. Dass wir aber als Rat unsere eigene Priorität zosuzagen beseitigen, das kann ich nicht begreifen. Denn dann leiten wir einfach einen Prozess ein, der langfristig dazu führen kann, unseren Rat als Prioritätsrat auszuschalten. Diese Entwicklung ist durchaus denkbar. Ich wünsche dies jedenfalls nicht.

Was gewinnt man materiell, wenn man jetzt dieses Geschäft im Sinne der Kommissionsmehrheit behandelt? Man gewinnt doch überhaupt nichts. Das Geschäft geht dann in den Nationalrat; dort wird ein fröhliches Rednerfest abgehalten; es kann wieder zu uns zurückkommen. Unterdessen aber, wenn die Promessen des Bundesrates nicht nur eitle Aussagen sind, wird die Vorlage über die Gesamtverkehrskonzeption im Hause sein, und da müssen wir uns wieder damit beschäftigen.

Also wir schaffen hier ein Durcheinander. Und ich habe den etwas peinlichen Eindruck, dass man hier einfach, weil es populär ist, dort, wo es angebracht auf der Strasse liegt, Geld sucht und sich deshalb in die Diskussion einmischen will. Und ich werde auch den Gedanken und die Vorstellung nicht ganz los, dass im Schweizer Volk weitherum die Meinung besteht, die Schwerverkehrsabgabe würde nur von den Transporteuren bezahlt; dass sie diese selber bezahlen müssten, glauben sie nicht. Mit Bezug auf die Personenwagenvignette besteht auch noch weitherum die Auffassung, dass nur die unbeliebten Ausländer das zu bezahlen hätten, vor allem die aus dem «grossen Kanton»; die sieht man bei uns am meisten. Aber auch das ist natürlich falsch. Vielmehr zur Kasse gebeten werden alle: die Eidgenossen, die Automobilisten sind. Ich sehe keinen, der es nicht mehr ist. Wenn das einmal ins Bewusstsein des hintersten Bürgers gedrungen ist, dann sieht diese Geschichte völlig anders aus. Es ist dann gar nicht mehr so populär, dass wir unseren guten Eidgenossen, nur weil sie ein Auto haben, mehr Geld aus dem Sack holen wollen. Das sieht dann etwas anders aus. Von da her gesehen kann man also ruhig zuwarten, bis diese Gesamtverkehrskonzeption vorliegt, wo man diesen Verkehrsabgaben bestimmte Stellenwerte und bestimmte Funktionen zuweist. Dann sind sie auch zu begründen, auch bei denen, die sie lieber nicht hätten.

Ich meine also, dass wir gar nichts verlieren, wenn wir bei unserem Beschluss verbleiben. Wir können damit höchstens noch einmal den Bundesrat einladen, mit der Botenschaft zur Vorlage der Gesamtverkehrskonzeption möglichst voranzumachen und die Geschichte nicht in den Amtsstuben verstauben zu lassen, bis es zu spät ist. Ich bitte Sie also, beim bisherigen Beschluss zu bleiben.

Weber: Ich möchte lediglich versuchen, hier ein Missverständnis zwischen der Auffassung von Herrn Munz und dem Beschluss der Ratsmehrheit in der Herbstsession zu beseitigen. Es besteht da ein Widerspruch. Herr Munz glaubt nun, der Bundesrat sei frei; er könne die Vorlage ja wieder bringen usw. Im Antrag der damaligen Kommissionsminderheit und im Beschluss des Rates heisst es

deutlich: «Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Schwerverkehrssteuer in seine Vorlage über die Gesamtverkehrskonzeption einzubauen, die beförderlich einzubringen ist.» Ich glaube nicht, dass der Bundesrat als getreuer Diener des Volkes und des Parlamentes sich erlauben würde, die Vorlage wieder unverändert oder lediglich modifiziert vorzulegen, sondern der Auftrag besteht: die Schwerverkehrssteuer ist im Paket der Gesamtverkehrskonzeption vorzulegen. Ich möchte lediglich auf diesen Widerspruch aufmerksam machen. Das ist wahrscheinlich ja auch der Grund, warum der Antrag Munz überhaupt eingebracht werden konnte.

Bundesrat Schlumpf: In die Verfahrensfrage, ob Artikel 12 Absatz 2 des Geschäftsverkehrsgesetzes hier anzuwenden ist, will sich der Bundesrat natürlich nicht einmischen. Das ist eine autonome Entscheidung Ihres Rates. Meine Aufgabe ist es, zu einigen aufgeworfenen Fragen Stellung zu beziehen und auf Auswirkungen hinzuweisen, die offensichtlich auch heute trotz aller bisherigen Ausführungen noch nicht bekannt sind.

Wir beurteilen den Beschluss des Ständerates vom 23. September als Auftrag, die Schwerverkehrsabgabe in die GVK-Vorlage zu integrieren. So lautete der Antrag, und so wurde er mehrheitlich beschlossen. «Integrieren der Vorlage in die GVK» bedeutet einmal, wie Ständerat Weber – zu Recht – unterstrichen hat, formell: Liquidation dieser Botschaft. Wenn Sie das nicht so haben wollen, dann müssten Sie erklären, was Sie mit Ihrem Beschluss vom 23. September wollten, und Sie werden mir beantworten müssen, was Sie mit «im Rahmen der GVK» genau meinen.

In unseren Amtsstuben, Herr Ständerat Munz, ist in dieser Sache bisher nichts vermodert. Die Motionen des National- und des Ständerates mit dem Auftrag, Vorlagen zu bringen (Schwerverkehrsabgabe, Vignette; das war im September und Dezember 1978), waren terminiert bis Ende 1979. Wir haben diese Botschaft gebracht, innert zwölf Monaten. Ihr Rat behandelt sie nun zwölf Monate lang. Wenn man von «Vermodern» spricht, dann müssten Sie den richtigen Adressaten wählen.

In den Regierungsrichtlinien wurde festgelegt, dass die GVK in dieser Legislaturperiode gebracht wird. Ich habe gesagt «im Jahre 1981», und das wird auch der Fall sein. Wir werden die Botschaft – der Bundesrat hat im Juni dem Departement drei Aufträge gegeben für die GVK-Botschaft – im März dem Bundesrat unterbreiten. Im Sommer 1981 wird der Bundesrat die Botschaft den eidgenössischen Räten zustellen. Was nachher kommt, können wir nicht beeinflussen; das ist dann Sache der beiden Räte, vor allem des Prioritätsrates.

Im Sommer 1981 wird die Botschaft an die eidgenössischen Räte kommen. Bei einer normalen Abwicklung – es sind ja auch noch andere schwergewichtige Geschäfte ausserhalb der GVK usw., die im Parlament zu behandeln sind – dürfte die Behandlung in beiden Räten wohl etwa drei Jahre dauern. Wir werden also vor Ende 1984 keine gültige Aussage zur GVK mit Verfassungsartikeln seitens des Parlamentes haben. Es gilt das obligatorische Referendum. Anschliessend muss dann noch die Ausführungsgesetzgebung vorgelegt werden. Es geht ja um die Schaffung von Verfassungsartikeln. Diese Ausführungsgesetzgebung wird wohl unter Einbezug des fakultativen Referendums auch etwa ein bis zwei Jahre in Anspruch nehmen, so dass Realisierungen abgestützt auf die GVK wohl erst etwa ab 1985, 1986 denkbar sind.

Wenn Sie Ihren Beschluss vom 23. September so verstehen, dass die Frage der Schwerverkehrsabgabe erst im Rahmen der GVK, das heisst verfassungsrechtlich abgestützt auf die GVK, realisiert werden soll, dann heisst das: nicht vor 1985 oder 1986. Darüber muss man sich im klaren sein. Ich werde auf die Frage der Aufgabenteilung, die Ständerat Munz zu Recht angesprochen hat, und die Auswirkungen auf die Kantone und ihre Gemeinden noch zu-

rückkommen. Wenn Sie aber einfach Behandlung dieser Strassenbenützungsgebühren im Rahmen der GVK meinen, das heisst in Kenntnis des Paketes GVK, dann ist natürlich eine Weiterbehandlung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette durchaus gewährleistet, weil Sie nämlich im nächsten Sommer die GVK erhalten werden und dann prüfen können, ob eine Schwerverkehrsabgabe GVK-gerecht ist oder nicht. Die beiden Räte werden nämlich, auch wenn die Schwerverkehrsabgabefrage (Verfassungsfrage und Vignettenfrage) weiterberaten wird, auch nicht davon ausgehen, dass vor Ende 1981 Beschlusssfassungen über eine Verfassungsgrundlage (Vignette oder Schwerverkehrsabgabe) zustande käme. Die Mitberücksichtigung, die Einordnung einer Strassenbenützungsgebühr (Schwerverkehrsabgabe oder Vignette) im Rahmen der GVK ist durchaus möglich, auch wenn man diese beiden Fragen im Parlament jetzt weiterbehandelt. Aber wenn Sie «im Rahmen» verstehen als Realisierung erst abgestützt auf die GVK, dann geht es natürlich bis etwa 1985/1986. Auch wenn eine Verfassungsgrundlage für eine Schwerverkehrsabgabe oder eine Vignette vor der GVK geschaffen wird, haben wir sie 1981 noch nicht; denn auch dann bedarf es des Ausführungsgesetzes mit fakultativen Referendum. Ich würde auch so eine Zeitspanne von ein bis zwei Jahren annehmen, so dass also eine Strassenbenützungsgebühr, die man vorweg behandelt, auch frühestens ab 1983 realisierbar wäre.

Zum Problem Aufgabenteilung Bund/Kantone, das Ständerat Munz mit Recht angesprochen hat. In dieser Aufgabenteilung, die im Departement von Bundesrat Furgler vorbereitet und behandelt wird, spielt der Sektor Verkehr in beide Richtungen eine grosse Rolle, weil auch im Verkehrssektor die Verflechtungen Bund/Kantone als Folge einer jahrzehntelangen Entwicklung ausgesprochen intensiv sind. Der Bundesrat ist der Meinung, dass der Verkehrsbereich in das zweite Paket dieser Aufgabenteilung eingebracht werden soll. Dieses zweite Paket könnte etwa ab 1983 realisierbar werden, nicht vorher. In einem solchen Paket der Aufgabenteilung Bund/Kantone, Sektor Verkehr, würden die Uebertragung von Bundesmitteln an die Kantone im Strassenverkehrsbereich einerseits und Leistungen der Kantone an den Bund im Schienensektor andererseits eine zentrale Frage darstellen. Voraussetzung, dass in diesem zweiten Paket der Verkehrsbereich realisiert werden kann, ist also, dass der Bund in der Lage ist, den Kantonen etwas Namhaftes zu geben. Bei der Schwerverkehrsabgabe geht die Meinung dahin, dass von einem voranschlagten Ertrag von 350 Millionen Franken etwa 70 Prozent, also etwa 240 Millionen Franken, an die Kantone gehen sollen, und das ist gerechtfertigt; denn wir müssen uns darüber Rechenschaft ablegen, dass die oft gehörte These, der Strassenverkehr decke seine Kosten, nur auf Bundesebene stimmt. Wenn wir die kantonalen und kommunalen Aufwendungen für die Strassen mit einbeziehen, haben wir ungedeckte Strassenkosten in der Grössenordnung von etwa einer Milliarde. Es sind die Kantone und die Gemeinden, die bis anhin über ihre Haushalte diese Kosten deckten. Hier wäre nun tatsächlich eine Aufgabenteilung im Sinne einer Mehrleistung des Bundes an die Kantone, und dann, je nach kantonaler Ordnung, auch für die Gemeinden, durchaus gerechtfertigt. Aber der Bund wird nicht ohne weiteres in der Lage sein, auf das Jahr 1983 hin in einem zweiten Paket den Kantonen eine Leistung an ihre Strassenaufwendungen in der Grössenordnung von 240 Millionen Franken zu erbringen, nebst den Unterhaltsbeiträgen an die Nationalstrassen von schätzungsweise gut 100 Millionen Franken. Die 240 Millionen Franken könnte der Bund den Kantonen nicht zur Verfügung stellen, solange er sie nicht bekommt. Die Konsequenz: Wenn wir eine Strassenbenützungsgebühr erst abgestützt auf eine GVK realisieren wollen, d. h. 1985/1986, dann werden wir im zweiten Aufgabenteilungspaket den Verkehr nicht einbeziehen können. Wenn wir aber den Strassenverkehr nicht in diese Aufgabenteilung mit einbe-

ziehen können, dann werden uns die kantonalen Finanzdirektoren – verständlicherweise – ihre Meinung kundtun. Die Kantone werden nicht bereit sein, beim öffentlichen Verkehr ihren Obolus zu entrichten, so dass bei einer mehrjährigen Verschiebung vermutlich dieses zweite Aufgabenteilungspaket, das heisst der Sektor öffentlicher Verkehr, in Frage gestellt sein dürfte.

Ich bin auf dieses Randgebiet gekommen, ausgelöst durch die Frage von Ständerat Munz. Ich möchte zurückkommen zur Frage: Was gewinnt man, wenn man jetzt die Behandlung dieser Strassenbenützungsgebühren ermöglicht (Vignetten und Schwerverkehrsabgabe), und zwar nun vorerst im Nationalrat und dann wieder im Ständerat? Man gewinnt einige Jahre. Wieviel, kann man natürlich nicht genau sagen. Es kann daraus ein wesentlicher Beitrag erwachsen für die Weiterführung der Aufgabenteilung Bund/Kantone und die Realisierung des zweiten Aufgabenpaketes mit dem Verkehrsbereich.

Das sind die Auswirkungen, je nachdem, ob die Räte eine Weiterbehandlung der Strassenbenützungsgebührenfrage möglich machen oder warten und die Schwerverkehrsabgabe erst zusammen mit der GVK behandeln und realisieren wollen. Hier geht es um mehrere Jahre. Eine Stellungnahme zur Frage betreffend den Beschluss vom 23. September will ich nicht abgeben, weil der Bundesrat sich nicht einmischen will.

Egli: Die Ausführungen von Herrn Bundesrat Schlumpf lassen bei einigen Ratsmitgliedern den Eindruck aufkommen, dass bezüglich Schwerverkehrsabgabe überhaupt nichts unternommen würde, wenn wir dem Antrag Munz zustimmen und bei unserem früheren Beschluss bleiben, weil nämlich – wie es uns Herr Bundesrat Schlumpf dargelegt hat – noch einige Jahre vergehen werden, bis uns die Gesamtverkehrskonzeption vorgelegt wird. Aber ich muss nochmals darauf hinweisen, dass dem nicht so ist, indem nämlich soeben der Nationalrat beschlossen hat, die Ratsinitiative betr. Verkehrsabgabe zu ergreifen.

Ich glaube, wir wollen uns hier nicht um die Priorität streiten. Wir können also, ohne Gefahr zu laufen, dass die Verkehrsabgaben nicht weiter behandelt werden, dem Antrag Munz zustimmen, ohne dass wir zu diesem etwas unheimlichen, muhelimlichen Trick greifen müssen. (Heiterkeit)

Bürgli: Herr Bundesrat Schlumpf hat uns zu Beginn seiner Ausführungen die Frage gestellt, was wir mit dem Beschluss des Septembers bezweckten. Es ist mir daran gelegen, dass er nicht ohne Antwort aus diesem Saale weggeht. Ich bin nicht befugt, im Namen des Rates zu reden; ich möchte es für mich selber tun. Ich bin der Meinung, dass die damalige Ratsmehrheit die Schwerverkehrsabgabe verfassungsrechtlich im Rahmen der GVK abgestützt haben will. Und weshalb? Da steckt eine politische Ueberlegung dahinter. Es liegen Zusagen des betroffenen Transportgewerbes vor, sich im Rahmen einer GVK gegebenenfalls zusätzlichen Belastungen zu unterziehen. Was ist eine Schwerverkehrsabgabe ausserhalb der GVK? Eine Sondersteuer! Sie wird vor allem von den betroffenen Seiten als solche aufgefasst. Sie wird auch als solche scharf bekämpft werden. Das ist bereits heute spürbar. Es sind weiter alle jene Betriebe in Betracht zu ziehen, die über keinen Bahnanschluss verfügen; für sie ist der Lastwagen der Bahnanschluss. Dies betrifft 90 Prozent der Industrie- und Gewerbebetriebe, diese haben Arbeitnehmer, die auch stimmberechtigt sind. Denken Sie an die kritischen Reaktionen der Randgebiete, die stark belastet werden, wenn eine Abgabe auf der Basis der gefahrenen Kilometer erhoben wird. Damit zeichnet sich eine referendumspolitische Front ab, die ausserordentlich wirksam sein wird. Damit könnten alle Vorteile des Zeitgewinns hinfällig werden, wenn wir nicht eine Konstellation schaffen, um die Zusagen des Transportgewerbes politisch zum Tragen zu bringen.

Aus diesen Ueberlegungen heraus bin ich der Meinung, dass wir am Beschluss vom vergangenen September festhalten sollten und stimme deshalb heute dem Antrag Munz zu.

Bundesrat Schlumpf: Zu den beiden Voten folgendes: Herr Ständerat Egli, ich bin natürlich nicht der Meinung, dass der Bundesrat nichts machen will, sondern ich verstehe den Beschluss des Ständerates so, dass wir die Schwerverkehrsabgabe in die GVK integrieren werden. Sie wird dann als Teil der GVK wiederkommen, das heisst konkret, dass beim Verfassungsartikel die GVK die Schwerverkehrsabgabe begründen wird. Wir werden nicht nichts tun, aber wir werden auch nicht eine separate Botschaft bringen.

Zu dem Beschluss des Nationalrates, der nicht auf eine Ergreifung der Ratsinitiative für eine Vignette und/oder eine Schwerverkehrsabgabe lautet, sondern nur eine Vignette zum Ziel hat. Im Nationalrat stand diese parlamentarische Initiative von Nationalrat Schatz sel. zur Diskussion. Es war dies eine Initiative zur Autobahnvignette. Die Kommission Kaufmann hat das Geschäft vorbereitet und beantragt, die Ratsinitiative sei zu ergreifen und ein Verfassungsartikel im Sinne dieses Berichtes vorzulegen – das ist die Geschichte der Initiative für eine Autobahnvignette –, wobei dort die Frage offen blieb – darauf wurde in der Diskussion hingewiesen –, ob man allenfalls den Schwerverkehr in einer Vignette durch eine differenzierte Belastung integrieren wolle. Aber es würde durch diese Ratsinitiative nicht gleichzeitig eine Schwerverkehrs-Verfassungsnorm bewirkt.

Herr Ständerat Bürgli, ich bin Ihnen für Ihre Interpretation dankbar. Man kann beide Auffassungen vertreten. Sie haben klar dargelegt, dass nach Ihrer Meinung – das ist auch eher die meine, so wie ich die Diskussion im September verstanden habe – eine Schwerverkehrsabgabe auf die GVK abgestützt sein wird und zusammen mit den Verfassungsnormen GVK zu realisieren wäre. Es ist an Ihnen, darüber zu befinden. Meine Aufgabe ist es nur, auf den daraus resultierenden Zeitverzug und auf die Auswirkungen auf Aufgabenteilung Bund und Kantone im Verkehrsbereich hinzuweisen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	31 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	5 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	23 Stimmen
Für den Antrag Munz	16 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Nationalrat

Conseil national

Sitzung vom 5./6./7./8.10.1981

Séance du 5/6/7/8.10.1981

80.003

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)

76.221

Parlamentarische Initiative.
Autobahngebühren (Schatz-St. Gallen)
Initiative parlementaire.
Péages sur les autoroutes (Schatz-Saint-Gall)

79.231

Parlamentarische Initiative.
Tunnelgebühren (Weber Leo)
Initiative parlementaire.
Péages sur les tunnels (Weber Leo)

76.230

Parlamentarische Initiative.
Treibstoffzölle (Schär)
Initiative parlementaire.
Droits sur les carburants (Schär)

80.933

Motion des Ständerates (Gadient)
Treibstoffzollzuschlag. Zweckbindung
Motion du Conseil des Etats (Gadient)
Surtaxe sur les carburants. Affectation

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)

Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. Januar 1980 (BBI I 1113)
 Message et projet d'arrêté du 16 janvier 1980 (FF I 1089)
 Beschluss des Ständerates vom 17. Dezember 1980
 Décision du Conseil des Etats du 17 décembre 1980

Antrag der Kommission
 Eintreten

Proposition de la commission
 Entrer en matière

Parlamentarische Initiative. Autobahngebühren
(Schatz-St. Gallen)

Initiative parlementaire. Péages sur les autoroutes
(Schatz-Saint-Gall)

Bericht und Beschlussentwurf der Kommission vom 10. Juli 1981 (BBI II 1422)
 Rapport et projet d'arrêté de la commission du 10 juillet 1981 (FF II 1375)
 Stellungnahme des Bundesrates vom 21. September 1981 (BBI III, 282)
 Avis du Conseil fédéral du 21 septembre 1981 (FF III, 254)

Antrag Bonnard
 Nichteintreten und Ablehnung des Beschlussentwurfes der Kommission.

Antrag Carobbio
 Rückweisung an die Kommission mit dem Auftrag, die

Frage zusammen mit den bevorstehenden Anträgen des Bundesrates zur Verwendung des Treibstoffzollzuschlages erneut zu prüfen.

Ordnungsantrag Riesen-Freiburg

Aufschieben des Entscheids, bis die Botschaft des Bundesrates über die Verwendung des Treibstoffzolles und des Treibstoffzollzuschlages bekannt ist.

Proposition Bonnard

Ne pas entrer en matière et refuser le projet d'arrêté fédéral proposé par la commission.

Proposition Carobbio

Renvoi à la commission en lui demandant de réétudier tout le problème conjointement avec les futures propositions du Conseil fédéral concernant l'affectation de la surtaxe sur les carburants.

Motion d'ordre Riesen-Fribourg

Suspendre la décision jusqu'à connaissance du message du Conseil fédéral sur l'affectation des droits de base sur les carburants et de la surtaxe sur les carburants.

Parlamentarische Initiative. Tunnelgebühren (Weber Leo)
Initiative parlementaire. Péages sur les tunnels (Weber Leo)

Herr **Nebiker** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Text der Initiative vom 4. Oktober 1979

Gestützt auf Artikel 21^{sexies} des Geschäftsverkehrsgesetzes unterbreite ich die folgende parlamentarische Einzelinitiative:

Die Bundesverfassung sei mit einer Bestimmung zu ergänzen, die den Bund verpflichtet, für die Durchfahrt durch die Alpentunnel Gebühren zu erheben. Diese sollen die Betriebs- und Unterhaltskosten dieser Bauwerke decken und damit Kantone und Bund von den entsprechenden Kosten entlasten. Für den nachbarschaftlichen Verkehr sind Erleichterungen vorzusehen.

Texte de l'initiative du 4 octobre 1979

Conformément à l'article 21^{sexies} de la loi sur les rapports entre les conseils, je dépose l'initiative parlementaire suivante: La constitution fédérale doit être complétée par une disposition aux termes de laquelle la Confédération sera tenue d'instaurer des péages à l'entrée des tunnels alpins. Les taxes ainsi perçues devront être suffisamment élevées pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien desdits ouvrages. Des allègements seront prévus pour le trafic local.

Arbeit der Kommission: An einer ersten Sitzung, die am 12. November 1980 stattfand, hörte die Kommission den Initianten an und führte eine allgemeine Aussprache durch. Im Hinblick auf die Tatsache, dass zwei parlamentarische Initiativen, die beide die Erhebung von Strassenbenützungsgebühren verlangten (76.221 Autobahngebühren und 79.231 Tunnelgebühren), von zwei verschiedenen Kommissionen des Nationalrates behandelt wurden, setzte die Kommission zur Vorberatung der Tunnelgebühren ihre Arbeit aus und stellte dem Büro des Nationalrates den Antrag, die Behandlung beider Initiativen einer einzigen Kommission zu übertragen. Das Büro entsprach diesem Begehren und wies das Geschäft 76.221 Autobahngebühren der Kommission zur Vorberatung des Geschäftes 80.003 Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe, die auch die Tunnelgebühren zu behandeln hatte, zu. An zwei weiteren Sitzungen vom 26. Februar und 30. März 1981 wurden Vertreter des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS), des Touring Clubs der Schweiz (TCS), des Automobil-Clubs der Schweiz (ACS), des

Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (ASTAG), des Verkehrs-Clubs Schweiz (VCS), der Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren, der Privat- und der Bundesbahnen sowie des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes (SFV) zu den drei zur Diskussion stehenden Strassenbenützungsgebühren (Schwerverkehrsabgabe, Autobahnvignette, Tunnelgebühren) befragt.

Am 31. März wurde über Eintreten beraten, und am 5. Mai schloss die Kommission ihre Arbeit materiell ab. Der vorliegende Bericht wurde am 10. Juli 1981 genehmigt.

Vor- und Nachteile von Tunnelgebühren: Die Frage von Tunnelgebühren wird sowohl im Schlussbericht der vom Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartement eingesetzten Expertenkommission (August 1969) zur Überprüfung der Nationalstrassenfinanzierung («Kommission Redli») als auch im Bericht «Strassenbenützungsgabgaben» des Eidgenössischen Departements des Innern (30. März 1977) behandelt.

Der Vorteil von Gebühren für die Benützung der Alpentunnel des Nationalstrassennetzes liegt darin, dass die Erhebung einfach und wenig kostspielig ist. Der Transitverkehr Nord-Süd würde einen Beitrag an unsere Strassenkosten leisten, und die Vorteile des Tunnels (kürzerer Weg, keine Passfahrt, keine Witterungseinflüsse) würden eine Gebührenerhebung rechtfertigen. Zudem sind im Ausland Tunnelgebühren nichts Neues. Auch der von der Schweiz nach Italien führende Tunnel durch den Grosse St. Bernhard, der einer privaten Gesellschaft gehört, ist gebührenpflichtig. Die Erhebung von Tunnelgebühren wird auch mit den hohen Bau- und Unterhaltskosten dieser Werke begründet. Gebühren am Gotthard- und San-Bernardino-Tunnel hätten hingegen schwerwiegende staatspolitische Nachteile. Die betroffenen Kantone wehren sich deshalb dagegen. Es würde dem Prinzip der Rechtsgleichheit widersprechen, wenn der Automobilist das Land vom Genfersee zum Bodensee und von Basel nach Göschenen oder Hinterrhein gebührenfrei durchqueren könnte, aber einen Strassenzoll errichten müsste, um in die Südschweiz zu gelangen. Zudem ist der Verkehrsstrom Nord-Süd nur etwa halb so gross wie derjenige West-Ost. Auch mit reduzierten Gebühren für die Anliegerkantone, wie sie der Initiant vorschlägt, lässt sich diese Diskriminierung nicht beseitigen. Zudem wird dadurch wiederum eine Rechtsungleichheit geschaffen. Von den Baukosten her lässt sich eine Gebühr für die Alpentunnel allein nicht rechtfertigen. Die Kosten von Nationalstrassen in Städten sind zum Teil gleich hoch und zum Teil wesentlich höher als die Aufwendungen für die Alpentunnels. Der Seelisbergtunnel mit zwei je doppelspurigen Röhren kostete 79 Millionen Franken pro Kilometer, die Autobahn durch Luzern 84,8 Millionen.

Kosten fertiggestellter Nationalstrassen in Städten inklusive Tunnel und Zubringer:

Bern 31,5 Millionen Franken pro Kilometer

Luzern 84,8 Millionen Franken pro Kilometer

Basel 82,2 Millionen Franken pro Kilometer

Voraussichtliche Kosten für Zürich: 114 Millionen Franken pro Kilometer

Kosten von Tunnels:

Einröhriger Tunnel im Mittel etwa 35 Millionen Franken pro Kilometer

Doppelröhriger Tunnel im Mittel etwa 70 Millionen Franken pro Kilometer

Gotthardtunnel (einröhrig mit Sicherheitsstollen) 46 Millionen Franken pro Kilometer

Seelisbergtunnel (doppelröhrig) 79 Millionen Franken pro Kilometer.

Erwägungen der Kommission: Die Kommission beurteilt die staatspolitischen Nachteile von Tunnelgebühren als schwerwiegend.

In seinem Bericht vom 22. Oktober 1957 über das Volksbegehren für die Verbesserung des Nationalstrassennetzes schrieb der Bundesrat: «Einmal kann es grundsätzlich nicht in Frage kommen, die bei der Verfassungsrevision vom

Jahre 1874 endgültig aufgehobenen Weg- und Brückengelder wieder entstehen zu lassen...»

Die Kommission schliesst sich dem an. Der Zweck des Nationalstrassennetzes ist es, die Landesteile miteinander zu verbinden. Eine Gebühr an einem sachlich nicht begründeten Ort würde diese Zielsetzung in Frage stellen.

Für die Amortisation, den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassentunnels stehen genügend zweckgebundene Mittel aus den Treibstoffzollzuschlägen zur Verfügung, so dass das vom Initianten angestrebte Ziel schon erreicht ist. Hingegen stehen für Kantons- und Gemeindestrassen zuwenig Mittel aus dem Motorfahrzeugverkehr zur Verfügung. Mit der zur Diskussion stehenden Initiative wird aber dieses Problem nicht gelöst.

Der internationale Schwerverkehr Nord-Süd und umgekehrt soll zwar von unseren Strassen ferngehalten werden, aber nicht mit Tunnelgebühren, sondern mit anderen Mitteln: insbesondere mit einer konsequenten Beibehaltung der Gewichtsbeschränkung, mit Nacht- und Sonntagsfahrverbot sowie mit einer Schwerverkehrsabgabe und gutem Angebot auf der Schiene (Huckepack, Container-Verkehr und normale Wagenladungen).

Beilage: Begründung des Initianten

1. Die Initiative ist in der Form der allgemeinen Anregung gehalten. Sie verlangt eine Ergänzung der Bundesverfassung. Dabei stehen die Artikel 36bis und Artikel 37 im Vordergrund.

2. Die Initiative fordert Gebühren für die Durchfahrt durch die Alpentunnel. Sie beschränkt sich auf die Alpendurchstiche, heute also auf den Bernardin und auf den Gotthard. Sie verlangt Gebühren, d. h. ein Entgelt für die Vorteile, welche die Tunnel bei der Überwindung der Alpen bieten. Es handelt sich rechtlich um sogenannte Benützungsgebühren.

3. Der Ertrag der Gebühren ist bestimmt für die aufwendigen Betriebs- und Unterhaltskosten dieser Bauwerke. In die Berechnung sind auch die Zufahrtsrampen einzubeziehen, wozu beim Gotthard auch der Seelisbergtunnel gehört. Der Ertrag hat die gesamten erwähnten Kosten zu decken und auch den Erneuerungsbedarf zu berücksichtigen.

4. Die Unterhalts- und Betriebskosten fallen gemäss heutiger Ordnung (Art. 36bis Abs. 2 BV) zu Lasten der Kantone. Daran kann der Bund nach Absatz 5 der erwähnten Bestimmung Beiträge leisten. Durch den Gebührenertrag werden die Kantone Graubünden, Tessin und Uri von diesen Kosten entlastet. Auch der Bund wird keine Beiträge an diese Bauwerke mehr zu entrichten haben.

5. Der Ertrag ist abhängig von der Frequenz und von der Höhe der Gebühren. Nach einem Bericht des Eidgenössischen Departements des Innern vom 30. März 1977 über Strassenbenützungsgabgaben wären für Bernardin und Gotthard bei Gebühren von Fr. 1.50 je Kilometer und Personwagen und von Fr. 5.30 je Kilometer und Lastwagen jährlich etwa 148 Millionen Franken zu erwarten. Die Erhebungskosten würden sich inklusive Verzinsung und Amortisation der Stationen gesamthaft auf etwa 2,8 Millionen Franken belaufen. Es bliebe also ein Reinertrag von etwa 145 Millionen Franken. Im Ausland sind die Tarife für die Personwagen tiefer als die Kommission sie angenommen hat. Bei den angenommenen Frequenzen handelt es sich um damalige Schätzungen. In beiden Punkten wäre der Ertrag daher zu korrigieren.

6. Die Initiative verlangt Erleichterungen für den nachbarlichen Verkehr, d. h. Rücksichtnahme auf die Anliegerkantone. Dabei kann eine vollständige und umfassende Befreiung derselben nicht in Frage kommen. Hingegen könnten durch die Gesetzgebung Fahrten für lebenswichtige Güter und für Hilfeleistungen aller Art ausgenommen werden. Für die öftere Benützung wären spürbare Ermässigungen zu gewähren. Die Einwendungen des Kantons Tessin könnten durch diese Massnahmen wesentlich entschärft werden.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit einem Stimmenverhältnis von 18 zu 1, bei einer Enthaltung, auf die Initiative nicht einzutreten und sie abzuschreiben.

Proposition de la commission

La commission propose, par 18 voix contre 1 (et avec 1 abstention), de ne pas entrer en matière et de classer l'initiative.

Antrag Weber Leo

Festhalten an der Einzelinitiative

Proposition Weber Leo

En rester à l'initiative individuelle

*Parlamentarische Initiative. Treibstoffzölle (Schär)**Initiative parlementaire. Droits sur les carburants (Schär)*

Herr **Nebiker** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 7. Dezember 1976 reichte Nationalrat Meinrad Schär eine parlamentarische Initiative ein, die folgenden Wortlaut hatte:

Text der Initiative vom 7. Dezember 1981

Im Sinne von Artikel 21^{sexies} des Geschäftsverkehrsgesetzes und Artikel 27 des Geschäftsreglementes unterbreite ich Ihnen die folgende parlamentarische Einzelinitiative in Form der allgemeinen Anregung:

Die Bundesverfassung und insbesondere deren Artikel 36ter sei auf dem Wege der Partialrevision in dem Sinne abzuändern, dass die Erträge des Bundes aus der Erhebung von Zöllen auf Treibstoffen für motorische Zwecke nicht mehr wie bisher zu drei Fünfteln nur für Strassenbauzwecke verwendet werden dürfen, sondern vollständig in die allgemeine Bundeskasse fallen, und dass die Zweckbindung der Zuschläge auf Treibstoffzöllen aufgehoben wird. Dabei ist dafür zu sorgen, dass die Rechtsgrundlage für die Bundesbeiträge an die Kosten der Nationalstrassen und weitere Strassenkostenbeiträge weiterhin erhalten bleibt. Sodann ist neu eine generelle Rechtsgrundlage für die Ausrichtung von Beiträgen des Bundes an öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen, analog zu den Beiträgen für den Ausbau des Strassennetzes.

Texte de l'initiative du 7 décembre 1981

Conformément à l'article 21^{sexies} de la loi sur les rapports entre les conseils et à l'article 27 du règlement du Conseil national, je dépose l'initiative parlementaire, conçue en termes généraux, dont le texte suit:

La constitution fédérale (art. 36^{ter}) doit être modifiée par la voie d'une révision partielle, de telle sorte que les recettes procurées à la Confédération par la perception des droits sur les carburants pour moteurs ne soient plus affectées, comme jusqu'ici, à raison de trois cinquièmes à la construction de routes, mais tombent entièrement dans la caisse générale de la Confédération et que l'affectation de la taxe supplémentaire sur les carburants aux frais de construction des routes nationales soit abolie. On veillera en l'occurrence à maintenir la base juridique permettant à la Confédération de contribuer aux frais de construction des routes nationales et de verser aussi des subventions pour d'autres travaux routiers. Il y a lieu en outre de créer une disposition générale en vertu de laquelle la Confédération pourra verser des subventions aux transports publics, par analogie avec le subventionnement du réseau routier.

Die vorberatende Kommission hörte am 29. August 1977 den Initianten an und beschloss, die Beratungen auszusetzen, bis die Gesamtverkehrskonzeption vorliege. An einer zweiten Sitzung vom 18. August 1978 präziserte die Kom-

mission ihren Beschluss in dem Sinne, dass die Beratungen bis zum Erscheinen der Botschaft des Bundesrates über die Gesamtverkehrskonzeption zu vertagen seien.

Mit Schreiben vom 12. März 1981 ersuchte die unabhängige und evangelische Fraktion der Präsidenten des Nationalrates, dahin zu wirken, dass die Initiative vor dem Erscheinen der Botschaft zur Gesamtverkehrskonzeption behandelt werde. Das Büro des Nationalrates erteilte in der Folge der Kommission, die sich mit den zur Diskussion stehenden Strassengebühren (Schwerverkehrsabgabe, Autobahnvignette, Tunnelgebühren) zu befassen hatte, den Auftrag, die parlamentarische Initiative betreffend Treibstoffzölle zu prüfen und Antrag zu stellen, ob die Ratsinitiative ergriffen werden solle.

Diese neue Kommission hörte am 25. August 1981 den Initianten an und liess sich vom Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartementes über die Absichten des Bundesrates orientieren. Dieser will die Zweckbindung des Treibstoffgrundzolles auf Verfassungsstufe ganz aufheben und je nach Bedarf auf Gesetzesstufe festlegen. Die Zweckbindung des Zollzuschlages soll erweitert werden, indem neben dem Bau der Nationalstrassen auch deren Betrieb und Unterhalt daraus bezahlt und Beiträge an das ganze Strassenwesen ausgerichtet werden können. Eine entsprechende Revision der Bundesverfassung solle in die Vernehmlassung geschickt und im Frühling 1982 der Bundesversammlung eine Botschaft unterbreitet werden.

Aufgrund dieser Erklärung des Bundesrates stellte der Initiant fest, dass die Absichten des Bundesrats mit denjenigen der Initiative übereinstimmen. Er zog die Initiative zurück.

Beilage: Begründung des Initianten

1. Allgemeines: Der gegenwärtige Finanzierungsmodus des Verkehrs ist dadurch charakterisiert, dass die Finanzierung des privaten Verkehrs, d. h. des Strassenbaus, weitgehend automatisch, nämlich über die Zweckbindung des Treibstoffzolls erfolgt. Diese Zweckbindung ist nach geltendem Recht in Artikel 36ter der Bundesverfassung wie folgt geregelt:

«Artikel 36ter

1. Der Bund verwendet nach Massgabe der Gesetzgebung drei Fünftel des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke:

- für seinen Anteil an den Kosten der Nationalstrassen;
- für Beiträge an die Kosten des Baues der übrigen Hauptstrassen, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören und bestimmten technischen Anforderungen genügen;
- für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen;
- für zusätzliche Beiträge an die Strassenlasten der Kantone, die eines Finanzausgleiches bedürfen;
- für jährliche Beiträge an die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis mit Rücksicht auf ihre dem internationalen Verkehr dienenden Alpenstrassen. Hierbei entfallen auf

Uri	240 000 Franken
Graubünden	600 000 Franken
Tessin	600 000 Franken
Wallis	150 000 Franken

2. Ergeben die Finanzierungspläne, dass die verfügbaren Mittel zur Deckung des Anteils des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen nicht ausreichen, so entscheidet die Bundesversammlung durch allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss, inwieweit die Fehlbeiträge durch Erhebung eines zweckgebundenen Zollzuschlages auf Treibstoffen für motorische Zwecke oder aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken sind.»

Für den öffentlichen Verkehr fehlt eine entsprechende Bestimmung. Die Investitionen auf diesem Gebiet müssen daher aus den laufend erwirtschafteten Mitteln der Betriebe oder aber über spezielle Ausgabenbeschlüsse für jede einzelne Investition finanziert werden; eine generelle Rechts-

grundlage für Finanzierungsbeiträge des Bundes an Werke des öffentlichen Verkehrs ausserhalb der Bundesbahnen fehlt (vgl. Art. 26 BV).

Diese rechtliche Situation hat dazu geführt, dass ein Missverhältnis zwischen Ausgaben des Bundes für den privaten und den öffentlichen Verkehr entstanden ist. In den letzten Jahren wurde für den Ausbau des privaten Verkehrs vom Bund stets weit mehr Geld verwendet als für den öffentlichen Verkehr.

Angesichts des gegenwärtigen Finanzengpasses der öffentlichen Haushalte ist der Staat mehr denn je gezwungen, Prioritäten zu setzen. Im Bereich des Verkehrs ist er aber dazu wegen der Zweckbindung nicht in der Lage. Das führt dazu, dass dem öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren noch weniger Mittel zufließen würden als bisher, während beim Strassenbau kaum Einschränkungen zu erwarten sind.

Der Bund muss aber in die Lage versetzt werden, eine Verkehrsinvestitionspolitik zu verfolgen, die nicht durch verfassungsrechtliche Hindernisse eingengt ist, und die auf einem integrierten Konzept für alle Verkehrsbelange beruht, nicht auf voneinander unabhängigen Konzepten für die verschiedenen Verkehrsträger. Die Erkenntnis, dass dem öffentlichen Verkehrsmittel in unserem Land und in unseren Verhältnissen für bestimmte Aufgaben die Priorität vor dem privaten Verkehr gebührt, setzt sich mehr und mehr durch. Die Programme der meisten Parteien bekennen sich dazu. Der Bund handelt in der Praxis genau umgekehrt; die Investitionen für den Verkehr begünstigen einseitig den Privatverkehr, und eine Änderung scheiterte bisher an der angeführten rechtlichen Situation.

Auch die moderne Finanzwissenschaft lehnt jede Zweckbindung von Fiskalabgaben ab, weil «bei der Aufstellung und Verabschiedung jedes Budget sämtliche Ausgaben stets wieder neu auf ihre Dringlichkeit und angemessene Höhe geprüft werden müssen, dass also nicht einzelne Ausgabenarten von vorneherein aus dieser der wirtschaftlichen Verwendung der Mittel dienenden Prüfung ausgelassen werden, indem ihnen ihre spezielle Einnahmequelle zugewiesen bleibt» (Heinz Haller). «Sobald einzelne Ausgaben zwecke durch Zuweisung einer besonderen Einnahmequelle gewissermassen privilegiert werden, während sich die anderen Aufgabengebiete der Staatstätigkeit nach der Decke der sonstigen Einkünfte strecken müssen, ist die Gleichwertigkeit der Staatszwecke durchbrochen: auf der einen Seite wird die Verwaltung gegebenenfalls gezwungen, eine vielleicht wichtige Ausgabe zurückzustellen, bis die für sie zweckbestimmten Einnahmen aufgekomen sind» (Günther Schmolders).

2. Verfassungsrechtliche Konsequenzen: Die einfachste Lösung, nämlich die, Artikel 36ter BV einfach zu streichen, ist nicht gangbar. Dann würde keine Rechtsgrundlage für die sämtlichen in Artikel 36ter Litera b bis e geregelten Investitionen mehr bestehen. Für die Nationalstrassen liegt diese Grundlage in Artikel 36bis BV. Dagegen fehlt es an einer anderweitigen verfassungsrechtlichen Rechtsgrundlage für die Finanzierung der Hauptstrassen und übrigen, dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen sowie für Strassenbaubeiträge an finanzschwache Kantone und die Alpenstrassenkantone. Hierfür ist in Artikel 36ter BV die Rechtsgrundlage nach wie vor sicherzustellen. Zusätzlich muss aber auch eine analoge Rechtsgrundlage für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aus allgemeinen Bundesmitteln geschaffen werden.

Nicht notwendig ist es, eine besondere Rechtsgrundlage für die weitere Erhebung der Zollzuschläge zu schaffen. Dazu ist der Bund nach Artikel 28 BV ohnehin zuständig.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt Ihnen, die Initiative nicht zu ergreifen.

Proposition de la commission

La commission vous propose de ne pas faire usage de votre droit d'initiative.

Motion des Ständerates (Gadient)

Treibstoffzollzuschlag. Zweckbindung

Motion du Conseil des Etats (Gadient)

Surtaxe sur les carburants. Affectation

Herr Nebiker unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 18. Juni 1981 nahm der Ständerat mit 19 zu 14 Stimmen eine Motion mit folgendem Wortlaut an:

Text der Motion vom 18. Juni 1981

«Die Finanzierung der Bundesaufwendungen für den Nationalstrassenbau erfolgt gegenwärtig durch die Erträge des zweckgebundenen Treibstoffzollzuschlags und durch einen Teil des ebenfalls für den Strassenbau zweckgebundenen Treibstoffgrundzollertrages. Der Gesamtertrag reicht nicht nur aus, um die jährlichen Aufwendungen des Bundes für den Nationalstrassenbau vollständig zu decken, sondern ermöglicht auch einen raschen Abbau des Bundesvorschusses an den Nationalstrassenbau. Nach der vollständigen Tilgung dieses Vorschusses an die Nationalstrassen, die ungefähr 1983 erreicht sein dürfte, müsste der Treibstoffzollzuschlag nach geltender Regelung – gegenwärtig sind es 30 Rappen pro Liter – reduziert werden.

Der Bundesrat wird eingeladen, Bericht und Antrag zur Verfassungs- und Gesetzesrevision in dem Sinne einzubringen, dass die Zweckbindung des Ertrages aus dem Zollzuschlag auf Treibstoffen für die Nationalstrassen so gelockert wird, dass diese Mittel – unter Verzicht auf die Herabsetzung des Zollzuschlags – auch für den Unterhalt der Nationalstrassen und für Beiträge an die Kantone zum Bau und Unterhalt von kantonalen und kommunalen Strassen eingesetzt werden können.»

Texte de la motion du 18 juin 1981

«A l'heure actuelle, la Confédération finance la construction des routes nationales par le produit des droits supplémentaires sur les carburants et au moyen de la part des droits sur les carburants affectée spécifiquement à cette fin. Le produit total permet non seulement de couvrir les frais annuels de construction des routes mais encore d'amortir rapidement l'avance consentie au titre de la construction des routes nationales. Une fois cette avance remboursée (vers 1983), les droits supplémentaires sur les carburants (30 ct. par litre actuellement) devraient, selon la réglementation en vigueur, être abaissés.

Le Conseil fédéral est invité à présenter un rapport et des propositions tendant à modifier la loi et la constitution de manière à assouplir l'affectation du produit des droits supplémentaires sur les carburants, dont les taux toutefois ne seraient pas réduits. Il s'agirait de faire en sorte que ces fonds puissent être utilisés pour l'entretien des routes nationales et pour aider les cantons à financer la construction et l'entretien des routes cantonales et communales.»

Das Büro des Nationalrates erteilte der Kommission, die sich mit den zur Diskussion stehenden Strassengebühren (Schwerverkehrsabgabe, Autobahnvignette, Tunnelgebühren) zu befassen hatte, den Auftrag, diese Motion vorzubereiten.

Diese Kommission liess sich am 25. August 1981 vom Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartementes über die Absichten des Bundesrates orientieren. Dieser will die Zweckbindung des Treibstoffgrundzoll auf Verfassungsebene ganz aufheben und je nach Bedarf auf Gesetzesstufe festlegen. Die Zweckbindung des Zollzuschlages soll erweitert werden, indem neben dem Bau der Nationalstrassen auch deren Betrieb und Unterhalt daraus bezahlt und Bei-

träge an das ganze Strassenwesen ausgerichtet werden können. Eine entsprechende Revision der Bundesverfassung solle in die Vernehmlassung geschickt und im Frühling 1982 der Bundesversammlung eine Botschaft unterbreitet werden.

Die Kommission unterstützt grundsätzlich die Erweiterung der Zweckbindung. Die Motion des Ständerates hat nur den Treibstoffzollzuschlag zum Gegenstand. Die Kommission ist der Ansicht, dass bei einer Verfassungsrevision sowohl die Zweckbindung des Treibstoffzollens als auch des Zollzuschlages neu geregelt werden sollen. Sie hat deshalb ein entsprechendes Postulat eingereicht. Sie wollte keine Motion einreichen, um nicht den Handlungsspielraum des Bundesrates einzuengen. Zudem hätte das Verfahren mit einer Motion mehr Zeit beansprucht.

Antrag der Kommission

Ablehnung der Motion

Proposition de la commission

Rejeter la motion

Anträge Kaufmann und Blocher

Überweisung der Motion

Propositions Kaufmann et Blocher

Transmettre la motion

Ordnungsantrag Bonnard

Verschieben der allgemeinen Aussprache bis zur Behandlung der Verfassungsartikel, die als Grundlage für eine koordinierte Verkehrspolitik dienen (Gesamtverkehrskonzeption).

Motion d'ordre Bonnard

Renvoi de l'ensemble du débat jusqu'à l'examen des articles constitutionnels devant servir de base à une politique coordonnée des transports (conception globale suisse des transports).

Le président: M. Bonnard a déposé une motion d'ordre dont le texte vous a été distribué cet après-midi. En vertu de notre règlement, article 59, la discussion sur les divers projets est suspendue jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur la motion d'ordre. Les motions d'ordre sont traitées sur-le-champ. Dans ces conditions, je vous propose la procédure suivante: je donnerai la parole au motionnaire, qui défendra sa proposition, puis à un porte-parole de la majorité de la Conférence des présidents de groupe, qui combattra la motion d'ordre. Celle-ci sera ensuite mise aux voix. Approuvez-vous cette procédure?

Il n'y a aucune opposition, vous l'avez donc approuvée. Je donne la parole à M. Bonnard.

M. Bonnard: Nous demandons effectivement le renvoi des débats. Dans son message concernant la redevance sur le trafic des poids lourds, le Conseil fédéral rappelle les principes de la conception globale suisse des transports. Cette conception devra servir notamment à financer les différents systèmes de transport. Elle exigera la mise en place de plusieurs articles constitutionnels et l'une de ces dispositions servira de base aux diverses contributions publiques, aux impôts, qui seront nécessaires pour assurer le financement des systèmes de transport.

Dans son rapport du 21 septembre, que nous venons de recevoir, le Conseil fédéral nous dit qu'il s'apprête à publier son message sur les bases d'une politique coordonnée des transports. Dans ce message, qui vise sans doute à traduire dans la constitution et dans les faits les principes de la conception globale des transports, le Conseil fédéral va, sans doute, nous proposer des règles sur tout le problème du financement.

Parallèlement à tous ces travaux, menés par le Conseil fédéral et par son administration, notre Parlement et sa commission s'occupent eux aussi des différents moyens de tirer des ressources des transports. Ils ont concentré cependant leurs efforts sur un seul des systèmes de transport, le système routier. Ils parlent d'un impôt sur le trafic lourd mais sur ce point, il y a aussi une initiative populaire. Ils parlent de vignette autoroutière, de péage sur les tunnels. Les deux premiers de ces impôts sont mentionnés dans le cadre de la conception globale suisse des transports. Le troisième fait l'objet d'une initiative populaire, sur laquelle nous devons bientôt nous prononcer.

Mes chers collègues, nous sommes en pleine confusion. Si nous continuons ce débat, nous prendrons cette semaine des décisions sur une vignette autoroutière que notre commission nous propose, mais que le Conseil fédéral combat pour rester fidèle à la conception globale suisse des transports. Nous prendrons des décisions sur une imposition du trafic lourd à propos de laquelle deux conceptions s'affrontent: celle du Conseil fédéral, qui veut rester fidèle à la conception globale suisse des transports, et celle de notre commission, qui poursuit un but surtout fiscal et financier. Nous parlerons de désaffectation des droits sur les carburants alors que le Conseil fédéral est en train de consulter les cantons et qu'il nous annonce pour le printemps 82 un message. Nous risquons de voter sur ce point un postulat de la commission qui va dans un sens différent de celui des intentions du Conseil fédéral.

En d'autres termes, nous nous apprêtons à prendre des décisions importantes qui sont manifestement en étroite connexion entre elles sans pour autant discerner les conséquences exactes que les décisions que nous prendrons sur l'un ou l'autre des impôts pourraient avoir sur les autres. Nous ignorons les vues générales du Conseil fédéral sur l'ensemble des problèmes soulevés. Nous n'en connaissons que certains aspects.

Un point encore. Nous sommes dans l'incertitude quant aux conséquences que nos décisions pourraient avoir pour nos partenaires des Communautés économiques européennes et pour nos partenaires de l'AELE. Peut-être des pourparlers sont-ils en cours, mais nous en ignorons les implications. Voyez-vous, cette situation n'est pas raisonnable. Pour y remédier, nous vous demandons de renvoyer le débat.

Nous avons dit dans notre proposition écrite que nous proposons le renvoi jusqu'à l'examen des articles sur la conception globale suisse des transports. Cette exigence n'est pas impérative à nos yeux. Si la confusion qui règne aujourd'hui dans ce débat pouvait être dissipée plus tôt, nous ne nous opposerions d'aucune manière à ce que le débat ait alors lieu.

Koller Arnold: Ich beantrage Ihnen im Namen und im Auftrag der Mehrheit der Fraktionspräsidentenkonferenz, den Verschiebungsantrag Bonnard zu verwerfen. Ich bin mir bewusst, dass es nicht einfach ist, einen Mehrheitsantrag eines kollektiven Organs für jedermann akzeptierbar zu begründen und werde mich daher kurz fassen.

Zunächst ist daran zu erinnern, dass es dieses Parlament war, das im Jahre 1978 mittels einer Motion den Bundesrat verpflichtend beauftragt hat, so rasch wie möglich eine Vorlage betreffend Schwerverkehrsabgabe vorzulegen. Sodann war von allem Anfang an klar, dass diese Schwerverkehrsabgabe neben ihrer verkehrspolitischen Begründung auch einen wichtigen Beitrag zur Sanierung der Bundesfinanzen leisten sollte; und es ist angesichts der Lage der Bundesfinanzen klar, dass dieses Argument in der Zwischenzeit an Gewicht noch gewonnen hat. Zudem haben wir durch den Nichteintretens- bzw. Rückweisungsantrag des Ständerates schon reichlich viel wertvolle Zeit verloren. Man muss sodann kein Prophet sein, um zu erkennen, dass die für die GVK notwendigen Verfassungsrevisionen während dieser Legislatur nicht mehr zu bewältigen sind.

Die Vorschläge, wie sie von der Kommission Nebiker erarbeitet wurden, sind durchwegs befristete Sofortmassnahmen.

men. Sie werden maximal acht Jahre in Kraft stehen und spätestens 1990, wenn sie nicht schon vorher durch die GVK abgelöst sind, dahinfallen. Es handelt sich hier also ausdrücklich um eine Übergangslösung, welche die grundsätzlichen Entscheide der GVK nicht präjudiziert.

Zum Schluss noch eine persönliche Bemerkung: In der letzten Zeit wird zunehmend die Führungsschwäche unserer politischen Behörden beklagt. Ich glaube, es wäre kein Beweis starker Führung durch das Parlament, wenn wir die Behandlung dieses Geschäftes erneut verschieben würden.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Bonnard	39 Stimmen
Dagegen	109 Stimmen

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 19.30 Uhr

La séance est levée à 19 h 30

Berichtigung – Rectification

Das Votum von Frau Meler Josi (vgl. S. 689) ist auf Zeile 21 wie folgt zu korrigieren:

«Ich sehe seinen Gesinnungswandel daher eher als eine Folge des fortgesetzten innenpolitischen Druckes denn als Folge zusätzlicher Informationen.»

Elfte Sitzung – Onzième séance

Dienstag, 6. Oktober 1981, Vormittag

Mardi 6 octobre 1981, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Butty

80.003

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)

76.221

Parlamentarische Initiative.
Autobahngebühren (Schatz-St. Gallen)
Initiative parlementaire.
Péages sur les autoroutes (Schatz-Saint-Gall)

79.231

Parlamentarische Initiative.
Tunnelgebühren (Weber Leo)
Initiative parlementaire.
Péages sur les tunnels (Weber Leo)

76.230

Parlamentarische Initiative.
Treibstoffzölle (Schär)
Initiative parlementaire.
Droits sur les carburants (Schär)

80.933

Motion des Ständerates (Gadient).
Treibstoffzollzuschlag. Zweckbindung
Motion du Conseil des Etats (Gadient).
Surtaxe sur les carburants. Affectation

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1202 hiervoor – Voir page 1202 ci-devant

Le président: Au sujet du débat qui va s'ouvrir, je vous propose la procédure suivante: après les rapporteurs, les porte-parole des groupes disposeront chacun de quinze minutes de temps de parole. Il s'agit donc bien là de la discussion générale sur les cinq projets. Ensuite, les orateurs auront cinq minutes par intervention personnelle. Ceux qui interviendront à titre personnel et qui ont fait une proposition, s'ils désirent intervenir dans le débat général, disposeront de dix minutes, mais ils n'auront plus de droit de parole par la suite. Enfin, les rapporteurs et le Conseil fédéral auront la parole avant de clore le débat.

En ce qui concerne l'entrée en matière, elle sera votée séparément pour chaque projet. Les rapporteurs auront à nouveau la parole, ainsi que les auteurs de propositions et ceux qui voudront intervenir à titre personnel. Puis la discussion sera close sur chacun des objets séparément et nous voterons sur chaque entrée en matière. Il n'est pas fait d'autre proposition, cette procédure est donc acceptée.

Nebiker, Berichterstatter: Ich werde meine Ausführungen in drei Teile gliedern. Zuerst berichte ich über die Arbeit der Kommission, dann werde ich einige Probleme der Strassenfinanzierung aufwerfen, und schliesslich werde ich die Anträge der Kommission darstellen.

Zur Arbeit der Kommission: Schon seit Jahren diskutiert man nun über Strassenverkehrsabgaben, Autobahngebühren, Tunnelgebühren, Schwerverkehrsabgaben; man übt sich hier in Volksinitiativen usw. Entscheide aber hat man mit Rücksicht auf die Gesamtverkehrskonzeption immer wieder hinausgeschoben. Im Zusammenhang mit den Beratungen der Finanzreform 1978 haben die eidgenössischen Räte nun aber mit einer Motion dem Bundesrat den verbindlichen Auftrag erteilt, das Vernehmlassungsverfahren für die Schaffung der Verfassungsgrundlage zur Einführung einer Autobahnvignette und einer Schwerverkehrsabgabe in die Wege zu leiten und der Bundesversammlung bis spätestens Ende 1979 entsprechende Botschaften zu unterbreiten.

Die Frage der Verkehrsabgaben sollte also nach dem Wunsche unseres eigenen Parlamentes losgelöst von der Gesamtverkehrskonzeption voraus behandelt werden. Die Dringlichkeit ergab sich aus finanzpolitischen Überlegungen; eine Dringlichkeit, die auch heute noch (im Vorfeld der Abstimmung über die Bundesfinanzordnung) besteht, die bekanntlich das Bundesdefizit nicht beseitigen kann; eine Dringlichkeit, die sich auch aus den Aussichten für das Budget 1982 ergibt, welches bekanntlich ein Defizit von über 1,1 Milliarden Franken ausweist.

Neue Einnahmequellen müssen so oder so gefunden werden. Natürlich sollten wir etwas finden, das niemanden belastet.

Der Bundesrat ist dem Auftrag des Parlamentes entgegengekommen und hat mit Botschaft vom 25. März 1980 die Verfassungsgrundlage für eine Schwerverkehrsabgabe vorgeschlagen. Gleichzeitig beantragte er, auf Autobahnvignetten zu verzichten und dieses Problem erst im Zusammenhang mit der GVK zu behandeln.

Am 23. April 1980 hat der Ständerat die Vorlage bis zur Behandlung der GVK an den Bundesrat zurückgewiesen. Dieser Beschluss wurde dann als gleichbedeutend mit Nichteintreten deklariert; damit konnte die Vorlage deblokiert werden und liegt nun hier zur Behandlung vor.

Im gleichen Zeitraum haben die Nationalratskommissionen zur Behandlung der Initiative Schatz (Autobahnvignette) und Leo Weber (Tunnelgebühren) ihre Beratungen aufgenommen. Der Nationalrat hat am 17. Dezember 1980 mit 136 zu 23 Stimmen die Ratsinitiative zur Ausarbeitung eines Verfassungsartikels für Autobahngebühren beschlossen. Richtigerweise sind nun alle Geschäfte über Verkehrsabgaben (Schwerverkehrsabgabe, Autobahn- und Tunnelgebühren) in einer Kommission zusammengefasst und sollen im Rat gesamthaft behandelt werden.

Da die Frage zusätzlicher Verkehrsabgaben komplex ist, hat die Kommission eingehende Hearings durchgeführt. Dabei kamen alle Strassenverkehrsverbände, die Bahnen, der Fremdenverkehrsverband, die Finanzdirektoren und die Oberzolldirektion zu Wort.

An insgesamt sechs Sitzungstagen haben wir die heute unterbreiteten Vorschläge und Anträge bereinigt. Wir haben unsere Arbeit bewusst beschleunigt, da uns klar war, dass nun nach jahrelangen Diskussionen endlich Entscheide gefällt werden müssen. Auch der Stimmbürger soll in absehbarer Zeit Gelegenheit erhalten, ja oder nein zu sagen.

Einige allgemeine Bemerkungen zur Strassenfinanzierung: In der Schweiz werden die Strassen grösstenteils über Treibstoffzölle und -zollzuschläge finanziert. Auf kantonaler Ebene kommen die Motorfahrzeuggebühren und verschiedene Beiträge und Abgaben hinzu. Schliesslich muss aber noch ein beachtlicher Teil der Strassen aus allgemeinen Steuergeldern finanziert werden.

Die Finanzierung über Treibstoffabgaben ist zweifellos am zweckmässigsten. Sie ist relativ gerecht, da auch die Leistung der Fahrzeuge berücksichtigt wird. Sie ist zudem in

ihrer Erhebung administrativ sehr einfach. Die Höhe der Treibstoffzollzuschläge ist aber wegen der Kleinheit unseres Landes und seiner Lage begrenzt. Unsere Treibstoffpreise sollten gegenüber jenen in den angrenzenden Ländern konkurrenzfähig bleiben. Wenn dies nicht der Fall ist, tanken keine Ausländer mehr in der Schweiz, und die Schweizer in den Grenzgebieten füllen ihre Tanks im Ausland. Bei zu hohen Zuschlägen auf dem Treibstoff hätte man schliesslich weniger in der Kasse als bei mässigen Ansätzen.

Beim Dieselöl haben wir solche Verhältnisse. Hier besteht gegenüber dem Ausland ein grosses Preisgefälle. Jedes ausländische Dieselfahrzeug, das in der Schweiz verkehrt, tankt im Ausland; auch schweizerische Transporteure nutzen die günstigeren ausländischen Preise. Um diesen Missständen abzuhelfen, hat Herr Kollege Houmard ein Postulat eingereicht, wonach geprüft werden soll, ob die eingeführten Dieselölmengen in den Fahrzeugen zu begrenzen seien. Am besten steht es mit der Finanzierung der Nationalstrassen. Die zweckgebundenen Beiträge im Nationalstrassenbau betragen 1980 aus dem Zollzuschlag 1,25 Milliarden, aus dem Grundzoll (dort werden 42 Prozent der drei Fünftel aus dem Grundzoll zweckgebunden für die Nationalstrasse verwendet) 238 Millionen Franken; insgesamt waren also für die Nationalstrassen zweckgebunden 1,5 Milliarden Franken. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen wurden aber im gleichen Jahre vom Bund nur etwas über 1,1 Milliarden Franken ausgegeben. Die Mehrerträge gestatteten im Jahre 1980, den Bundesvorschuss für den Nationalstrassenbau um weitere 380 Millionen Franken abzubauen. In ungefähr zwei Jahren wird der Bundesvorschuss für den Nationalstrassenbau voll zurückbezahlt sein. Verfassungsgemäss müsste dann der Ansatz des Zollzuschlages reduziert werden, und zwar bis auf den für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen effektiv benötigten Betrag. Eine andere Möglichkeit wäre, die Zweckbindung des Zollzuschlages und allenfalls des Grundzolles zu ändern oder auszuweiten. Dazu braucht es aber Verfassungsänderungen. Bekanntlich wird dieses Geschäft gegenwärtig vom Bundesrat bearbeitet.

Der vorberatenden Kommission war von Anfang an die Problematik der Zweckbindung der Treibstoffabgaben bewusst. Zwischen neuen Verkehrsabgaben und Abgaben auf Treibstoffen besteht ein enger Zusammenhang. Es wäre zum Beispiel finanzpolitisch nicht sehr wirksam, neue Verkehrsabgaben, die administrativ komplizierter sind, einzuführen und gleichzeitig Zollzuschläge, bei denen die ganze Administration kein besonderes Problem darstellt, abzubauen. Die Kommission hat deshalb auch die parlamentarische Initiative Schär (Aufhebung der Zweckbindung) und die Motion des Ständerates (Zweckerweiterung des Zollzuschlages) behandelt.

Auf der Stufe des Bundes sind also die Ausgaben für Strassenbau und -unterhalt durch zweckgebundene Treibstoffabgaben sichergestellt, was aber auf der Stufe der Kantone und Gemeinden bei weitem nicht der Fall ist. Während beim Bund in den letzten Jahren die Strasseneinnahmen rund 500 Millionen Franken pro Jahr grösser waren als die Strassenausgaben, betrug das Defizit bei den Kantonen und Gemeinden in den vergangenen fünf bis sechs Jahren über 1 Milliarde Franken pro Jahr. Das ist eine Tatsache, die immer wieder vergessen wird. Diese Defizite sind aus allgemeinen Steuermitteln finanziert worden. Nach der Strassenrechnung 1979 haben beispielsweise die Kantone für das Strassenwesen pro Kopf der Bevölkerung 46 Franken mehr ausgegeben als eingenommen. Bei den Gemeinden haben die Mehrausgaben pro Kopf sogar 170 Franken betragen.

Zur Strassenrechnung: Die Kommission liess sich bei all ihren Überlegungen durch die Ergebnisse der offiziellen Strassenrechnung, die vom Bundesamt für Statistik aufgestellt wird, leiten. Nach der sogenannten Kapitalrechnung, bei der die Bauaufwendungen als Investitionen behandelt werden, resultierte pro 1979 insgesamt ein Fehlbetrag von 410 Millionen Franken. Dieses Defizit wird in den nächsten

Jahren noch zunehmen, weil immer mehr Investitionen amortisiert und verzinst werden müssen.

Bei der sogenannten Ausgabenrechnung – das ist eine andere Methodik der Berechnung, bei der alle Aufwendungen, auch die Aufwendungen für den Bau, sofort abgeschrieben werden – resultiert sogar ein Defizit aus der Strassenrechnung pro 1979 von 1,117 Milliarden Franken. Als Einnahmen werden der Strassenrechnung gutgeschrieben: 97,7 Prozent des Benzinzollertrages, 96,7 Prozent des Dieselezollertrages, 63,4 Prozent des Zollertrages aus dem Import von Motorfahrzeugen und deren Bestandteilen, 100 Prozent des Zollzuschlages auf Treibstoffen und 100 Prozent der kantonalen Motorfahrzeugsteuern und -gebühren. Unter den Ausgaben figurieren die Nationalstrassen zu 100 Prozent, die Kantonsstrassen zu 90 Prozent und die Gemeindestrassen zu 70 Prozent, da letztere nicht ausschliesslich den Motorfahrzeugen zur Verfügung stehen.

Man kann rechnen, wie man will: Die gesamten Strassenkosten werden in der Schweiz nicht durch die anrechenbaren Zollzuschläge, Zölle und Verkehrsabgaben gedeckt. Es bleibt ein Ausgabenüberschuss mit zunehmender Tendenz. Die einzelnen Fahrzeugkategorien sind an diesen Ausgabenüberschüssen unterschiedlich beteiligt. Eine Unterdeckung besteht bei den Motorrädern, bei den leichten Personenwagen, bei den Gesellschaftswagen, bei den Lastwagen und bei den Anhängern. Eine Überdeckung besteht nur bei den mittleren und schweren Personenwagen sowie bei den Lieferwagen.

Aufstellungen, die gesamthaft Mehreinnahmen ausweisen, sind irreführend. Sie enthalten beispielsweise bei den Einnahmen die Warenumsatzsteuer und die allgemein auf importierten Waren geltenden Importzölle. Diese allgemeinen Zoll- und Fiskalabgaben können natürlich nicht den Strassenaufwendungen gegenübergestellt werden. Das sind allgemeine, dem Bund zur Verfügung stehende Einnahmen, die nicht bestimmten Ausgaben gegenübergestellt werden können. Womit sonst sollten wir Militär- oder soziale Ausgaben finanzieren, wenn man die Warenumsatzsteuer immer nur sektoriell betrachtete?

Die für das Strassenwesen ausgewiesenen Mehrausgaben rechtfertigen grundsätzlich zusätzliche Verkehrsabgaben. Aus Gründen, die ich schon erwähnt habe, kann man nicht kurzerhand – was das einfachste wäre – die Abgaben aus dem Treibstoff erhöhen, um den Fehlbetrag zu kompensieren.

Zur Frage der Kantonsanteile: Aufgrund der Rechnungsergebnisse muss man sehen – ich habe das schon kurz erwähnt –, dass der Bund Überschüsse hat und die Kantone Defizite ausweisen. Einnahmen aus zusätzlichen Verkehrsabgaben sollten daher im Grunde genommen den Kantonen und Gemeinden zugute kommen. Der Bund hat bei seiner Fassung der Schwerverkehrsabgaben Kantonsanteile von 70 Prozent vorgesehen. Die vorberatende Kommission – ausgenommen Herr Biderbost mit einem Minderheitsantrag sowie weitere Anträge, die inzwischen noch gekommen sind – schlägt nun vor, dass die gesamten Erträge aus Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette vorerst der Bundeskasse zugute kommen sollten. Dies aus folgenden Gründen:

1. Es trifft zu, dass der Strassenverkehr nicht direkt für das Defizit der Bundeskasse verantwortlich gemacht werden kann. Da aber die Kantone für das Strassenwesen erhebliche Beträge (über 1 Milliarde Franken pro Jahr) aus allgemeinen Steuergeldern aufwenden müssen, fehlen ihnen die Mittel zur Erfüllung anderer wichtiger Aufgaben, für die sie dann auf Beiträge und Subventionen des Bundes angewiesen sind. Gerade diese Beiträge und Subventionen belasten nun aber den Bund stark. Indirekt also wird auch der Bund durch die gesamthaft ungedeckten Strassenkosten belastet. Man kann deshalb rechtfertigen, dass vorläufig im Rahmen der Übergangsbestimmungen – was ich betonen möchte – die zusätzlichen Einnahmen in der Bundeskasse bleiben.

2. Für einzelne Verkehrsabgaben können ohnehin nicht begründbare Kantons- und Gemeindeanteile festgelegt werden. Die Beteiligung der verschiedenen Gemeinwesen muss gesamthaft im Rahmen der GVK erfolgen. Dabei geht es gleichzeitig auch um die Aufteilung der Erträge der Treibstoffabgaben.

3. Schliesslich kommt es noch grundsätzlich auf die Aufgabenteilung Bund/Kantone an. Auch hier ist der grössere Zusammenhang wichtig. Der Sprecher der Finanzdirektoren, Herr Regierungsrat Muggli, Luzern, hat bei den Hearings deutlich erklärt, dass die Kantone vorläufig auf Beiträge aus neuen Verkehrsabgaben verzichten wollen: Sie wollen nicht neue zweckgebundene Mittel erhalten, ohne genau zu wissen, welche neuen Aufgaben sie dann als Kompensation zu übernehmen haben.

Man kann das Problem nur gesamthaft im Rahmen der GVK oder der Aufgabenteilung Bund/Kantone lösen. Man kann die Aufteilung nicht sektoriell für eine bestimmte Verkehrsabgabe bestimmen. Das Problem der Aufgabenteilung Bund/Kantone und die damit zusammenhängende Frage der Mittelverwendung waren mit ein Grund, dass die Kommission eine Übergangsbestimmung vorschlug und nicht einen definitiven Verfassungsartikel.

Zur Frage der Gesamtverkehrskonzeption: Die Gesamtverkehrskonzeption ist ein weiterer Problemkreis, der beim Beschluss über neue Verkehrsabgaben zu beachten ist. Die GVK hat ja nicht zuletzt unsere ganzen Diskussionen verzögert, wir sollten aber auch nicht noch zusätzliche Probleme für die GVK aufwerfen. Die eidgenössischen Räte haben mit ihrer Motion den Bundesrat veranlasst, vor der Realisierung der GVK Vorlagen über eine Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette zu bestimmen. Auch die vorberatende Kommission des Nationalrates erachtet es als richtig, und wir haben aufgrund des gestrigen Beschlusses festgestellt, dass offenbar ihr Rat es auch als richtig erklärt, dass die Verkehrsabgaben in einem ersten Schritt geprüft und dem Stimmbürger zum Entscheid vorgelegt werden sollen. Dieses Vorgehen beruht im wesentlichen auf folgenden Überlegungen:

1. Es geht darum, möglichst rasch zusätzliche und möglichst vernünftige Mehreinnahmen zu beschaffen; namentlich die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe scheint gerechtfertigt, weil hier gemäss Strassenrechnung eine eindeutige Unterdeckung ausgewiesen wird.

2. Es ist kaum möglich, die GVK in einem einzigen «grosen Wurf» zu realisieren. Ein pragmatisches schrittweises Vorgehen dürfte richtig sein. Bei diesem Vorgehen sollten allerdings keine Massnahmen getroffen werden, die der GVK widersprechen. Dies ist bei den vorgeschlagenen Strassenverkehrsabgaben nicht der Fall. Eine Schwerverkehrsabgabe ist auch im Rahmen der GVK vorgesehen. Auch weitere Strassenverkehrsabgaben sind beabsichtigt, wenn die Notwendigkeit besteht oder wenn eine Unterdeckung bei den entsprechenden Kategorien ausgewiesen wird.

3. Auch wenn die GVK zusätzliche Strassenverkehrsabgaben vorsieht, möchte die vorberatende Kommission auf keinen Fall die GVK präjudizieren. Dies ist ein weiterer Grund, weshalb wir befristete Übergangslösungen vorsehen, die 1990 auslaufen oder die vorzeitig durch die Bestimmungen im Rahmen der GVK abgelöst werden können.

Zur Frage der Zweckbindung: Die Frage der Zweckbindung ist im Zusammenhang mit der Diskussion von Strassenverkehrsabgaben ausserordentlich wichtig. Aus verständlichen Gründen wollen die Strassenverkehrsverbände das Total der Treibstoffabgaben und allfälliger Verkehrsabgaben zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrswege verwenden. Mit einer Zweckbindung ist es auch leichter, den Verkehrsteilnehmern eine zusätzliche Abgabe plausibel zu machen. Unter modernen finanzpolitischen Gesichtspunkten ist es aber nicht erwünscht, Abgaben und Steuern an einen bestimmten Zweck zu binden. Wenn alle Abgaben zweckgebunden sind, sind Parlament und Regie-

rung nicht mehr frei, die Mittel nach sachlichen Prioritäten zu verwenden. Wir kennen diese Erscheinung heute bei den Nationalstrassen, wo zu viele Mittel an den Nationalstrassenbau gebunden sind, während bei den übrigen Strassen eine Unterdeckung besteht. Wenn man an einer Zweckbindung festhält, sollte diese möglichst umfassend sein. Man könnte sich eine Zweckbindung im Rahmen der GVK vorstellen. Eine Zweckbindung von einzelnen Verkehrsabgaben ist sicher nicht sinnvoll.

Aus diesen Überlegungen heraus verzichtet die vorberatende Kommission im Rahmen der Übergangsbestimmung, und nur in diesem Rahmen, auf eine Zweckbindung der Strassenverkehrsabgaben. Eine Zweckbindung erübrigt sich im übrigen, weil nach der Strassenrechnung die Ausgaben für das Strassenwesen immer noch höher sein werden als die gesamten Einnahmen aus den Treibstoffabgaben und den neuen Verkehrsabgaben. Wie erwähnt, betragen die Mehrausgaben bei der Kapitalrechnung rund 400 Millionen Franken, bei der Ausgabenrechnung über 1 Milliarde Franken; die zusätzlichen Einnahmen aus den vorgeschlagenen Verkehrsabgaben machen jedoch nur, je nachdem, wie man rechnet, pessimistisch oder optimistisch, 350 bis 500 Millionen Franken aus pro Jahr, wobei zu beachten ist, dass sich das Ergebnis der Strassenrechnung laufend verschlechtert. Es ist also falsch, wenn behauptet wird, man wolle den Autofahrer ungebührlich zur Kasse bitten. Es ist falsch, wenn man das auch noch so oft schreibt, man betrachte den Autofahrer als «Milchkuh» zugunsten der notleidenden Bundeskasse. Auch die neuen vorgeschlagenen Verkehrsabgaben verursachen noch keine Überschüsse in der Strassenrechnung. Man will vom Autofahrer nur, dass er die von ihm verursachten Strassenkosten gesamthaft deckt. Dabei geht es nur um die Deckung der direkten Strassenkosten, nicht auch noch um die Deckung von Kosten aus Verkehrsunfällen und Umweltbelastung, die man auch noch berücksichtigen könnte.

Nun zu den einzelnen Vorschlägen der vorberatenden Kommission.

Die Schwerverkehrsabgabe: Bei der Aufteilung der Strassenrechnung nach Kategorien wird ausgewiesen, dass der Schwerverkehr seine Strassenkosten nicht deckt. Nach der Strassenrechnung 1979, und zwar nach der für den Strassenverkehr günstigeren Kapitalrechnung, beträgt die Unterdeckung beim Schwerverkehr 340 Millionen Franken. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad macht nur 53,8 Prozent aus. Wenn man zu dieser Unterdeckung beim Schwerverkehr noch das Defizit – wie wir gestern gehört haben – für den Gütertransport auf der Schiene hinzurechnet, dann gibt das eine Subvention des Güterverkehrs von über einer halben Milliarde Franken pro Jahr. Wir müssen uns entscheiden, ob wir das wollen oder nicht. Das ist ein weiterer Ansatzpunkt für die Schwerverkehrsabgabe. Diese Subvention muss ja irgendwie finanziert werden. Und wir haben gesehen: jetzt erfolgt sie indirekt oder direkt aus allgemeinen Steuermitteln.

Von allen Verkehrsabgaben ist deshalb die Schwerverkehrsabgabe am ehesten gerechtfertigt. Die Kommission schlägt direkt anwendbare Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung mit pauschalen Ansätzen vor. Der Ertrag dieser pauschalierten Schwerverkehrsabgabe wird auf netto 110 bis 150 Millionen Franken pro Jahr – nach Abzug des Erhebungsaufwandes – geschätzt. Dabei würden rund 60 Millionen Franken vom inländischen Lastwagenverkehr und 50 bis 90 Millionen Franken von den im Ausland immatrikulierten Lastwagen erhoben. Die Schätzung des Anteils der ausländischen Fahrzeuge ist schwierig, da Angaben über die Anzahl Grenzübertritte für die gleichen Fahrzeuge fehlen. Ein gleiches Fahrzeug, das mehrmals die Grenze überschreitet, muss natürlich die Schwerverkehrsabgabe, wie ein inländisches Fahrzeug, nur einmal bezahlen.

Mit der pauschalen Schwerverkehrsabgabe würden somit ein Drittel bis die Hälfte der Unterdeckung des Schwerverkehrs kompensiert. Die pauschale Gebühr wäre zweifellos administrativ einfacher zu erheben als leistungsabhängige Abgaben. Die Erhebung würde zusammen mit den kantona-

len Motorfahrzeugsteuern erfolgen. Ausländische Fahrzeuge müssen die Abgabe an der Grenze entrichten, und zwar für einen, zwei, drei oder sechs Monate, wobei 10, 30 bzw. 60 Prozent der Jahrespauschale zu bezahlen wären.

Eine leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe – wie sie der Bundesrat vorgesehen hat – oder wie sie Ihnen Herr Bundi mit einem Minderheitsantrag vorschlägt – wäre natürlich perfekter, sie wäre grundsätzlich richtiger, das muss man zugeben, aber auch ganz wesentlich komplizierter. In alle Lastwagen und Anhänger müssten plombierte Zähler eingebaut werden. Die Verkehrsdaten würden dabei auf einer Lochkarte registriert, in regelmässigen Abständen, halbjährlich oder jährlich, wäre dann abzurechnen. Schweden kennt seit mehreren Jahren ein solches System. Man ist aber gegenwärtig daran, das Erhebungssystem zu überprüfen, da zu viele Missbräuche vorkommen. Leistungsbezogene Schwerverkehrsabgaben sind also noch keineswegs praxisreif. Es ist sehr leicht, sie generell zu fordern, aber tatsächlich durchzuführen scheint vorläufig noch nicht möglich zu sein. Aus diesem Grunde zieht die Kommission die pauschalen Abgaben vor; besser jetzt, möglichst rasch, mindestens einen Teil der Unterdeckung aufheben, als jahrelang auf ein perfektes, aufwendiges System warten!

Die pauschale Abgabe darf wegen der überproportionalen Belastung des Nahverkehrs nicht zu hoch angesetzt werden. Deshalb können wir nicht die volle Kostendeckung mit einer pauschalen Abgabe erreichen. Hier, im Nahbereich steht nur der Lastwagen zur Warenverteilung zur Verfügung. Es bestehen keine Wettbewerbsverzerrungen zu den Bahnen, wie dies beim Fernverkehr zutrifft. Für die Randgebiete dagegen ist die pauschale Schwerverkehrsabgabe günstiger, und auch darauf müssen wir schauen. Die Lastwagen erfüllen hier gemeinwirtschaftliche Aufgaben, die nicht noch für den Lastwagenhalter verteuert werden sollten. Bei einer leistungsbezogenen Abgabe würden gerade die entfernten Gebiete stark belastet werden.

Es ist auch zu verantworten, dass wir vorläufig mit einer pauschalen Abgabe die Unterdeckung nur teilweise kompensieren, denn die Strassenrechnung wird ja gegenwärtig überprüft. Es ist nicht ganz sicher, ob tatsächlich 340 Millionen Franken Unterdeckung bestehen. Die Aufschlüsselung der Kosten kann man diskutieren. Generell wird eine Unterdeckung bestehen, aber ob diese nun gerade 340 Millionen Franken ausmacht, kann man noch nicht sagen. Hier besteht ein relativer grosser Spielraum. Deshalb noch einmal: eine pauschale Abgabe.

Ein wesentliches Argument für die Schwerverkehrsabgabe ist aber die Erfassung des mit der Eröffnung des Gotthardtunnels zunehmenden Transitverkehrs. Die Lastwagen, die die Schweiz durchqueren, tanken nicht einmal bei uns; sie tragen also heute gar nichts zur Deckung der Strassenkosten bei. Natürlich sind es nur Lastwagen, die nicht voll beladen sind, oder Lastwagen, die nicht am Sonntag oder in der Nacht fahren, aber wenn Sie an der Autobahn wohnen, dann sehen Sie, dass es zahlreiche solcher Lastwagen gibt, die in Leerfahrten oder in teilbeladenem Zustande durch die Schweiz fahren. Sie bezahlen gar nichts an unsere Strassenkosten!

Die Kommission beantragt Ihnen deshalb Eintreten auf die Vorlage Schwerverkehrsabgabe und Zustimmung zu einer pauschalen Schwerverkehrsabgabe im Rahmen einer Übergangsbestimmung.

Zur Autobahnvignette: Die Autobahnvignette ist eine Fiskalabgabe, eine indirekte Steuer. Wie Umfragen gezeigt haben, ist die Autobahnvignette relativ populär. Es trifft zu, dass die Autobahnen, deren Bau, deren Unterhalt und Betrieb voll durch Zollzuschläge und Anteile aus dem Grundzoll finanziert werden. Eine spezielle Abgabe für den Verkehr auf der Autobahn ist deshalb nicht grundsätzlich notwendig. Sie ist nicht wie die Schwerverkehrsabgabe verkehrspolitisch zwingend. Die Autobahnvignette würde aber eine ergebige Finanzquelle darstellen, und wir sollten sie nicht leichtfertig von uns stossen. Vorläufig würde sie direkt der Bundeskasse gutgeschrieben, später, im Rahmen der GVK, eventuell für weitere verkehrspolitische Aufgaben

bestimmt. Bedauerlicherweise lehnt der Bundesrat eine Autobahnvignette ab, unverständlich für mich, man möchte meinen, der Bundesrat schwimme im Geld, dass er so leichtfertig auf 300 Millionen Franken verzichtet! Ich bin überhaupt überrascht über seine Vernehmlassung, die wir am letzten Freitag so kurz vor der Debatte erhalten haben. Es ist eine Zumutung, finde ich, wenn man schnell schnell über den Sonntag noch eine Vernehmlassung des Bundesrates studieren muss! Man möchte meinen, es sei nichts Wesentliches darin enthalten, was allerdings ja fast der Fall ist. (Heiterkeit)

Gibt es denn irgendeine andere Steuer, die bei einem Ansatz von nur 30 Franken pro Jahr und Personenwagen einen Betrag von 200 bis 300 Millionen Franken netto einbringen kann, frage ich Sie? Hier könnte man nach einem emmentalischen Sprichwort sagen: «Mit ere Wurscht e Hamme us em Chämi abe hole», also mit einer Wurst einen Schinken runterwerfen. In der Schweiz sind rund 2 Millionen Fahrzeuge immatrikuliert, für die eine Autobahnvignette zu lösen wäre. Das ergäbe einen Ertrag von netto 55 Millionen Franken. Dazu kommen die ausländischen Fahrzeuge. Wir zählen pro Jahr 50 Millionen Grenzübertritte. Wir haben 2 Millionen eigene Fahrzeuge und 50 Millionen Grenzübertritte im Jahr. Es ist nicht ganz einfach zu schätzen, wie viele der ausländischen Fahrzeuge die Vignette beziehen würden. Man muss die Grenzgänger und die Mehrfachübertritte berücksichtigen. Aus diesem Grunde ist die Ertragschätzung eher vage. Man rechnet mit Nettoerträgen nach Abzug der Erhebungskosten von mindestens 150 bis 300 Millionen Franken pro Jahr durch ausländische Fahrzeuge.

Die Kommission erachtet eine Autobahngebühr von 30 Franken pro Jahr für den in- und ausländischen Motorfahrzeugbesitzer als durchaus tragbar. Sie ist sicher kein Fischzug auf das Portemonnaie des Autofahrers. Sie rechtfertigt sich durch die Vorteile und Einsparungen, die dem Autofahrer dank den Autobahnen zugute kommen. Die 30 Franken können längst durch Zeitersparnis und bessere Sicherheit wettgemacht werden. Auch für den Ausländer ist die Abgabe vertretbar. Gut, sie stellt nicht gerade einen Werbegag für unseren Tourismus dar. Sie wird aber auch keine Touristen abschrecken. Oder gehen Sie wegen der Autobahngebühr nicht nach Italien oder nach Südfrankreich oder nach Paris? In diesen Ländern bezahlen Sie für einzelne Autobahnabschnitte und einmalige Fahrten ein Mehrfaches unserer Jahrespauschale! Dazu kommt, dass in diesen Ländern das Benzin erst noch teurer ist.

Kein einziges Land auf der Welt weist einen so hohen Transitverkehr auf wie die Schweiz. Dieser Transitverkehr deckt seine Kosten nicht, auch wenn in der Schweiz getankt wird. Wegen dieses Verkehrs müssen wir derart riesige Bauwerke in unseren Alpen erstellen, wie sie die Gotthardstrasse darstellt. Für unsern Bedarf und für unsere Gäste in der Schweiz braucht es doch nicht eine vierspurige Autobahn! Für uns und unsere Interessen in der Schweiz würden einfachere Strassen genügen! Es ist auch ganz eindeutig erwiesen, dass der Ausbau des Gotthards den Transitverkehr Nord-Süd anzieht. Diese Tendenz wird sich noch verstärken, wenn die Strecke voll als Autobahn befahrbar ist. Die Brenner Autobahn AG rechnet mit Verkehrsabnahmen auf der Brenner Autobahn von 15 bis 17 Prozent pro Jahr, die dann auf den Gotthard ausweichen werden. Wollen wir eigentlich diesen Transitverkehr? Sind wir mit 20 Kilometer Autoschlängen nicht zufrieden, müssen es 30 Kilometer sein?! Das ist schlussendlich die Frage.

Im übrigen wäre die Autobahnvignette aufgrund der internationalen Verträge möglich. Diese Vereinbarungen lassen besondere Weg- und Brückengelder zu, unzulässig wären allgemeine, von den Autobahnen unabhängige Abgaben, die auch der Ausländer zu bezahlen hätte. Dass TCS und ACS, zumindest deren Vorstände, die Autobahnvignette ablehnen, ist verständlich. Weniger begreiflich ist es, dass das auch der Bundesrat tut. Er sieht in seinem Bericht nur Nachteile, Probleme bei der Erhebung und bei der Kontrolle. Mit solchen Argumenten könnte man die Erhebung

sämtlicher Steuern ablehnen! Die Kommission sieht für die Erhebung von Autobahngebühren weder im Inland noch im Ausland, noch an der Grenze besondere Schwierigkeiten. Der Verkauf der Vignette müsste gut organisiert werden, damit die Grenzabfertigung reibungslos verläuft. Im Inland könnte die Vignette zusammen mit den kantonalen Motorfahrzeuggebühren bezogen werden. Auch die Kontrolle ist nicht besonders problematisch. Eine Extrakontrollpolizei wäre nicht nötig, die Kontrolle würde im Rahmen der übrigen Verkehrskontrollen erfolgen. Sie können die abgefahrenen Pneu auch nicht am fahrenden Fahrzeug kontrollieren, sondern Sie müssen dafür normale Verkehrskontrollen durchführen, und eine solche Kontrolle kann sich auch auf die Anbringung der Autobahnvignette beziehen.

Zu den Tunnelgebühren: Veranlasst durch die Eröffnung des Gotthardtunnels und die grosse Autolawine im Transitverkehr wurde der Ruf nach einer Tunnelgebühr populär. Der Ertrag von Tunnelgebühren am Gotthard und am San Bernardino würde bei einer Gebühr von Fr. 1.50 pro Kilometer Tunnellänge 140 Millionen Franken ausmachen.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 18 zu 1 Stimme, bei einer Enthaltung, auf die Initiative von Kollege Leo Weber nicht einzutreten, also die Ratsinitiative nicht zu ergreifen. Bei der Tunnelgebühr haben eindeutig die Nachteile mehr Gewicht als die Vorteile. Eine Tunnelgebühr wäre – erstens – für die Südschweiz diskriminierend. Sie wäre staatspolitisch nicht vertretbar. Mit der Erstellung einer wintersicheren Strassenverbindung sollte das Tessin besser mit der Schweiz verbunden werden. Diese Verbindung darf nicht mit mittelalterlichen Tunnelgebühren wieder erschwert werden.

Es wäre zweitens nicht zu verantworten, nur den Nord-Süd-Verkehr zu belasten, nicht aber den viel grösseren West-Ost-Verkehr, der zum Teil – wie in Zürich – über noch teurere Autobahnstückchen als der Gotthardtunnel führt; das Ypsilon in Zürich ist dreimal teurer als der Gotthardtunnel. Tunnels sind Bestandteile des Nationalstrassennetzes und wie dieses durch die Treibstoffabgaben finanziert. Eine besondere Abgabe ist verkehrspolitisch und vom Verursacherprinzip her nicht gerechtfertigt. Tunnelgebühren eignen sich aber auch nicht als Fiskalabgabe wie die Autobahnvignette, da sie nicht allgemeingültig wären und nur einen bestimmten Verkehrsstrom erfassen. Wenn schon besondere Verkehrsabgaben eingeführt werden sollen, ist die Autobahngebühr ganz eindeutig einer Tunnelgebühr vorzuziehen.

Die Zweckbindung der Treibstoffabgaben: Mit einer parlamentarischen Initiative beantragt unser Kollege Schär, die Zweckbindung der Treibstoffzölle und Zollzuschläge ganz aufzuheben. Da der Bundesrat beabsichtigt, mindestens teilweise diese Zweckbindung aufzuheben und demnächst entsprechende Vorschläge in die Vernehmlassung schicken wird, zog Kollege Schär seine Initiative in der Kommission zurück. Sie kann somit abgeschrieben werden. Das Verfahren über den Rückzug einer Initiative ist interessanterweise nicht eindeutig geregelt. Wir müssen deshalb hier im Rat einen entsprechenden Beschluss fassen.

Die Kommission hat ebenfalls über die Motion des Ständerates beraten, wonach die Treibstoffzollzuschläge nicht nur für den Nationalstrassenbau, sondern auch für den allgemeinen Strassenbau in den Kantonen und Gemeinden verwendet werden soll. Obschon der Bundesrat ähnliche Absichten bezüglich Zweckerweiterung der Zollzuschläge hat, beantragt Ihnen die Kommission, die Motion des Ständerates abzulehnen. Wir schlagen Ihnen demgegenüber ein Postulat vor, in der Meinung, das eingeleitete Verfahren beim Bundesrat nicht hemmen zu wollen, sowie in der Meinung, einen möglichst grossen Spielraum im Vorfeld des Vernehmlassungsverfahrens zu belassen. Die Kommission glaubt, dass beim Grundzoll mindestens zum Teil die Zweckbindung beibehalten und die Zweckbindung beim Zollzuschlag auf das ganze Strassenwesen erweitert werden soll.

Als neues Element schwebt der Kommission die Zweckerweiterung auf Massnahmen zur Entlastung des Strassen-

verkehrs vor. Das ist eine heikle Position. Wir sind uns dessen bewusst. Darunter verstehen wir zum Beispiel Investitionen für den Huckepackverkehr, Beiträge an Parkplätze für das Park-and-Ride-System, Beiträge an die Eigentrasseierung von Vorortsbahnen, also Dinge, die den Strassenverkehr direkt entlasten. Es geht keinesfalls darum, aus den Verkehrsabgaben, aus Zollzuschlägen Defizite des öffentlichen Verkehrs zu übernehmen, sondern es geht nur darum, Investitionen zu übernehmen, die den Strassenverkehr tatsächlich erleichtern.

Zum Schluss möchte ich noch festhalten, dass die Strassenverkehrsabgaben zweifellos ein interessantes Diskussionsthema sind. Jedermann ist hier Fachmann, praktisch jedermann ist Automobilist. Sie haben das alle in den Zeitungen mitverfolgen können. Alle wollen hier mitdiskutieren, und jeder hat die besten Vorschläge. Ich habe als Kommissionsreferent ganze Beigen Post erhalten, was selten geschieht.

Ich hoffe, dass auch hier eine aufschlussreiche Diskussion stattfinden wird. Man sollte aber nicht nur reden; man sollte hauptsächlich nicht noch weiter verzögern. Wir müssen endlich den Mut haben, Entscheide zu fällen. Es sind Teilentscheide im Hinblick auf die Gesamtverkehrskonzeption, die notwendig sind.

Ich bitte Sie deshalb, den Anträgen der Kommission zuzustimmen. Es handelt sich um ausgewogene und rasch realisierbare Massnahmen. Sie ermöglichen es auch, dass der Stimmbürger in Sachen Verkehrsabgaben endlich mitbestimmen kann.

M. Houmard, rapporteur: La commission chargée d'examiner l'initiative permettant de percevoir des péages sur les autoroutes a suspendu ses travaux en 1978, dans l'attente du rapport sur la conception globale suisse des transports. Vu l'initiative parlementaire relative aux péages sur les autoroutes, vous nous avez chargés, lors de la session d'hiver 1980, d'élaborer un article constitutionnel permettant l'introduction d'une vignette autoroutière pour les voitures de tourisme.

Etant donné que notre commission est compétente pour traiter les multiples aspects des taxes d'utilisation des routes, nous avons examiné simultanément les objets concernant les péages et ceux ayant trait aux droits et à la surtaxe sur les carburants.

Vous me permettez d'analyser cette matière en deux «paquets», à savoir, dans une première phase, la vignette autoroutière, la redevance sur le trafic des poids lourds et les péages sur les tunnels et, dans une deuxième phase, l'initiative parlementaire «Droits sur les carburants» et la motion du Conseil des Etats «Surtaxe sur les carburants; affectation».

Votre commission a entendu les représentants des milieux directement concernés (FRS, TCS, ACS, ASTAG, AST, FST, Conférence des directeurs cantonaux des finances, représentants des chemins de fer privés et des CFF). Les propositions de la commission ratifiées le 10 juillet 1981 portent sur les mesures suivantes: premièrement, insérer, dans la constitution, deux dispositions transitoires distinctes, directement applicables et limitées dans le temps, au 31 décembre 1990, permettant d'introduire une taxe sur les poids lourds et une vignette autoroutière sur les voitures de tourisme et, deuxièmement, renoncer à prélever un péage sur les tunnels.

Comment la commission en est-elle arrivée à vous faire cette proposition?

La tâche de la commission a été rendue particulièrement difficile par le fait qu'elle devait traiter ces objets avant que la conception globale des transports ne soit acceptée.

Dans son message du 16 janvier 1980, le Conseil fédéral dit: «Toutefois, comme il faudra encore beaucoup de travail pour dépouiller les avis exprimés sur l'ensemble des thèses de la CGST et que les mesures qui doivent être prises aux fins d'équilibrer le compte routier et d'empêcher que les chemins de fer soient pénalisés par l'ouverture de nouvelles autoroutes directes ont un caractère urgent, il est

justifié de soumettre séparément et en premier lieu au vote l'instauration d'une redevance sur le trafic des poids lourds.»

Certes, il s'impose de percevoir une redevance sur cette catégorie de véhicules, étant donné que ce sont eux qui contribuent le moins à couvrir les frais qu'ils occasionnent. La redevance sur les poids lourds correspond donc au système de causalité.

La solution envisagée par le message du Conseil fédéral nous est apparue trop lourde pour les entreprises de transport et compliquée dans son application. La redevance était calculée d'après le nombre de kilomètres parcourus, multiplié par un taux kilométrique établi pour chaque catégorie de véhicules.

Votre commission a cherché une variante au vu des considérations suivantes: la proposition de redevance que nous devons étudier se situe en dehors de la conception globale des transports; les charges fiscales du camion suisse calculées par tonne/poids total sont déjà actuellement les plus élevées d'Europe; d'où la recherche, par la commission, pour une période transitoire, d'une solution simple et claire. Nous vous proposons, en conséquence, de fixer par avance une redevance annuelle globale échelonnée, par catégorie de véhicules, entre 500 et 3000 francs. Une redevance pour les voitures de tourisme a également retenu toute notre attention. La perception d'une taxe générale frappant les véhicules légers suisses et étrangers empruntant le réseau suisse, si elle a l'avantage de la simplicité sur le plan administratif, est contraire à la convention passée entre les Etats européens et ratifiée par notre pays en 1934. En effet, un véhicule immatriculé a le droit de circuler dans ce pays sans acquitter une quelconque taxe ou un impôt. Il en va différemment de l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe qui sont, en principe, caractérisées par de nombreux ouvrages d'art très importants et très coûteux. Même si ces routes sont payées à l'aide de la taxe et de la surtaxe, il n'en reste pas moins vrai que l'automobiliste retire de l'utilisation des routes nationales de nets avantages, à savoir: durée du parcours réduite, sécurité nettement améliorée, diminution de la fatigue, possibilité de traverser la Suisse dans le sens nord-sud sans faire le plein de carburant.

L'institution d'une vignette autoroutière ou de péages sur les tunnels fait l'objet de discussions depuis des années et le dernier sondage montre bien que le peuple entend demander une redevance à ceux qui utilisent les routes lesquelles ont nécessité d'énormes investissements.

Si la base admet volontiers le principe du prélèvement d'un péage pour la traversée des tunnels, la commission, par 18 voix contre 1, et une abstention, a décidé de ne pas entrer en matière; elle estime, en effet, que les inconvénients politiques du péage sur les tunnels sont considérables. Nous sommes d'avis que le réseau des routes nationales doit servir à unir les diverses régions du pays et que des péages-tunnels sur l'axe nord-sud compromettraient cet objectif. Souvenons-nous d'ailleurs que les routes nationales urbaines entièrement aménagées coûtent aussi très cher, par exemple: Lucerne - 84,8 millions de francs par kilomètre, Zurich - 114 millions par kilomètre, alors que le tunnel du St-Gotthard a coûté 46 millions de francs par kilomètre.

Si la commission a classé l'initiative sur le péage des tunnels, elle a retenu l'idée de la vignette autoroutière englobant l'utilisation de tous les ouvrages importants. Cette vignette pour l'utilisation des autoroutes peut d'ailleurs être considérée comme une juste compensation pour les habitants des régions retirées qui n'utilisent pas le réseau des routes nationales de première et deuxième classe, alors qu'ils contribuent, par le biais des taxes sur les carburants, à leur réalisation et bientôt aussi à leur entretien sans en profiter.

Une estimation prudente permet de chiffrer le produit de la vignette autoroutière entre 200 et 240 millions de francs et celui de la redevance des poids lourds à environ 150 millions de francs. La majorité de la commission propose,

dans le cadre de la disposition transitoire limitée dans le temps que nous discutons aujourd'hui, de renoncer à toute affectation spéciale des recettes en question.

Les recettes auraient pu être partiellement mises à la disposition des cantons, suivant la proposition de la minorité. Toutefois, nous rappellerons que les directeurs cantonaux des finances réunis en conférence le 21 janvier de cette année ont adopté, à une forte majorité, le point de vue selon lequel ces montants devraient être versés à la caisse générale de la Confédération «si en contrepartie la participation des cantons à la couverture des déficits du trafic régional des CFF était abandonnée».

En conclusion, nous admettons qu'il n'y a pas de solution miracle à laquelle pourraient se rallier les entreprises de transport, les utilisateurs, les non-utilisateurs de nos routes et de nos tunnels et encore la caisse fédérale. Il nous semble toutefois que la disposition transitoire prévue par notre commission, qui demande un effort modeste aux propriétaires de véhicules utilisant les ouvrages à gros investissements et une contribution raisonnable aux entreprises de transport, est praticable et justifiée.

L'automobiliste qui ne veut pas acheter la vignette peut se déplacer sur tout le réseau routier «traditionnel» ce qui n'aurait pas été le cas avec une vignette généralisée. Le montant de 30 francs par véhicule de tourisme n'est pas en contradiction flagrante avec les efforts consentis en vue d'améliorer l'accueil en Suisse. Il est très inférieur au prix que paie chaque vacancier pour se déplacer une fois sur les autoroutes italiennes ou françaises.

Les redevances sur les poids lourds ont été fortement réduites par rapport au projet du Conseil fédéral. Cette diminution se justifie - comme je l'ai déjà indiqué - par le fait que l'on traite cette taxe en dehors de la conception globale des transports mais aussi et surtout parce que le véhicule utilitaire en Suisse est fortement désavantagé par rapport aux normes de la CEE. Je parle ici du poids total limité à 28 tonnes, alors qu'à l'étranger il est limité à 38 tonnes; de la largeur limitée à 2,30 mètres, tandis que les normes de la CEE prévoient 2,50 mètres; de l'obligation d'équiper les véhicules de moteurs d'une puissance égale à dix chevaux par tonne. Les redevances arrêtées par la commission et se situant entre 500 et 3000 francs ne provoqueront pas de forte augmentation du coût des transports.

En résumé, nous nous permettons une rapide comparaison des propositions de la commission et des propositions du message du Conseil fédéral.

Pour la commission: la majorité des véhicules sont appelés à payer une redevance; pour le message: seuls les véhicules lourds seraient taxés.

Pour la commission: redevance globale fixée d'avance par catégorie de véhicules; système d'encaissement simple et clair; pour le message: redevance proportionnelle à la prestation de chaque véhicule; nécessité d'avoir un système de contrôle dans le véhicule; décompte compliqué.

Pour la commission: les redevances n'ont pas d'attribution particulière ni n'entraînent de ristourne au canton; pour le message: les redevances sont liées à une affectation particulière, en vue notamment d'être ristournées aux cantons. Pour la commission: les recettes principales proviennent du trafic léger, environ 70 pour cent dont 50 à 60 pour cent constitués par le trafic étranger; pour le message: les recettes proviennent uniquement du trafic lourd.

Pour la commission: le trafic lourd n'est pas grevé de façon exagérée; en revanche, il n'y a plus de différence entre le trafic à longue distance et le trafic de chantier. Le trafic lourd n'est affecté qu'à raison de 50 pour cent par les taxes prévues dans le message; pour le message: prestations du trafic lourd importantes mais les véhicules légers ne sont pas affectés.

Enfin, pour la commission: le système est directement applicable puisqu'il s'agit d'un régime transitoire; pour le message: le système nécessite un délai de préparation plus important d'environ quatre ans.

Le deuxième thème qui retiendra notre attention sera l'initiative parlementaire concernant les droits sur les carbu-

rants (Schär) et la motion du Conseil des Etats concernant la surtaxe sur les carburants (Gadient). En vertu de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959, la Confédération tient un compte routier où sont mises en regard les recettes affectées au trafic routier et la part des dépenses routières qui lui sont imputables. L'objectif visé par le compte routier est d'analyser comment les dépenses routières sont couvertes par les recettes du même secteur. En dépit de quelques réserves faites par certaines associations, ce compte fournit des données de référence lorsqu'il s'agit de prendre des décisions comme celles qui nous occupent aujourd'hui.

Il est très fastidieux, dans un exposé comme celui-ci, d'entrer dans les détails de ces comptes. Retenons pour la compréhension que le compte routier est établi en deux variantes principales: le compte global et le compte de politique financière, appelé couramment compte capital. En simplifiant, on dira que dans le compte global, toutes les recettes et dépenses enregistrées durant l'exercice comptable sont comparées. Le compte capital, en revanche, repose sur la conception de l'économie d'entreprise en ce sens que les investissements sont portés au compte capital et amortis, alors que pour les recettes, on ne prend en considération que celles qui sont effectivement affectées au secteur routier. Nous avons porté notre étude sur le compte global, sans entrer dans les détails.

On retiendra que le compte global est équilibré à 88,1 pour cent et que ce degré d'équilibre varie entre 67,7 pour cent pour les voitures légères et 153,3 pour cent pour les voitures de plus de 13 chevaux-impôt.

En moyenne, le degré d'équilibre est de 101,3 pour cent pour les voitures de tourisme et de 106,3 pour cent pour les véhicules de livraison jusqu'à 3,5 tonnes. En revanche, le degré d'équilibre financier global des poids lourds est de 53,8 pour cent, ce taux variant, selon les catégories, entre 6 pour cent pour les remorques et 91 pour cent pour les camions de 4 à 6,5 tonnes de charge utile.

Pour apprécier objectivement ces comptes, il importe de mettre en évidence un aspect du financement des routes qui n'apparaît pas dans le compte global, c'est-à-dire la participation au niveau cantonal et communal.

Les dépenses routières totales - Confédération, cantons et communes - s'élèvent à 3,212 milliards de francs. Les recettes routières globales, quant à elles, se montent à 2,593 milliards de francs, d'où un solde passif de 619 millions de francs. Retenons que la Confédération couvre entièrement ces dépenses, même si l'on déduit la part des droits d'entrée sur les carburants réservés aux ressources générales, mais que les cantons et communes doivent consacrer une bonne partie de leurs ressources générales aux routes.

Cette situation a incité M. Gadient, conseiller aux Etats, à déposer le 18 décembre 1980 une motion tendant à modifier la loi et la constitution de manière à assouplir l'affectation du produit des droits supplémentaires sur les carburants afin que ces ressources puissent être utilisées pour l'entretien des routes nationales et pour aider les cantons à financer la construction et l'entretien des routes cantonales et communales.

L'initiative Schär allait dans la même direction, mais demandait en plus de créer une disposition générale en vertu de laquelle la Confédération pourrait verser des subventions aux transports publics, par analogie avec le subventionnement routier. Ces deux objets ont été traités en séance du 25 août de cette année. Les explications de M. Ritschard, conseiller fédéral, ont permis à notre collègue Schär de retirer son initiative.

La commission a décidé à l'unanimité de rejeter la motion du Conseil des Etats, c'est-à-dire la motion Gadient, et à une très forte majorité de présenter un postulat, dont le sens se rapproche de celui de la motion Gadient mais avec une différence essentielle: le postulat de notre commission prévoit d'affecter «la moitié au plus du produit des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs ainsi que la surtaxe à la construction et à l'entretien des routes nationales,

au secteur routier dans son ensemble et à des mesures visant à décharger le réseau routier».

Nous avons ainsi fait le tour des problèmes et formulons, en résumé, comme suit les propositions de la commission: non à un péage sur les tunnels; oui à une solution transitoire fixant une redevance de 500 à 3000 francs par an pour les poids lourds et une vignette de l'ordre de 30 francs pour l'utilisation des autoroutes.

En outre, la commission vous propose, par un postulat, de charger le Conseil fédéral de présenter des propositions tendant à modifier les dispositions actuelles régissant l'utilisation de la taxe et de la surtaxe sur les carburants.

Le président: Je donne la parole aux porte-parole des groupes.

Martignoni: Gestatten Sie mir, einige Erklärungen im Namen der SVP-Fraktion abzugeben.

Seit Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels mit allen ihren Konsequenzen, spätestens also seit einem Jahr, ist man sich im Schweizervolk vermehrt bewusst, dass in Sachen Verkehr, Verkehrslenkung und Verkehrsbesteuerung Entscheide fällig sind. Allein von den Summen her, dann aber auch aus der Sicht der Dringlichkeiten ergeben sich unterschiedliche Prioritäten. Für die SVP-Fraktion gestatte ich mir, im einzelnen diese Prioritäten etwas darzustellen.

Was den Treibstoffzoll und seine Zweckbindung betrifft, so vertritt die SVP-Fraktion die Meinung, dass es sich hier um eine Frage erster Priorität handelt. Es wäre verfehlt, den Benzinzoll abzubauen, da in keiner Weise garantiert ist, dass dieser Zollabbau letzten Endes auch dem motorisierten Konsumenten zugute kommen könnte. Die Fraktion wird sich in der Detailberatung zur Motion des Ständerates, der sie mehrheitlich zustimmt, und zur Initiative Schär äussern. Sie wird eine Bundesvorlage über die unveränderte Weiterführung der Zollbelastung auf Treibstoffen mit modifizierter Zweckbindung unterstützen.

Die SVP-Fraktion und die Partei haben sich mehrmals auch für die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe ausgesprochen. Zwei in Form und materieller Ausgestaltung unterschiedliche Projekte liegen heute vor. Der Bundesrat möchte über das ordentliche Verfassungs- und Gesetzgebungsrecht eine definitive und vollständige Beteiligung des Schwerverkehrs an den von ihm verursachten Strassenkosten anstreben. Vorgesehen sind auch Kantonsanteile am Ertrag dieser neuen Steuer. Demgegenüber will die Kommissionmehrheit einen einfacheren Weg beschreiten mit einem befristeten Bundesbeschluss und direkter Anwendung. Es sind reduzierte Belastungsbeträge und entgegen den Absichten des Bundesrates keine Zweckbindung und keine Kantonsanteile vorgesehen. Die SVP-Fraktion hat sich nach längerer Diskussion mit grosser Mehrheit für die Variante der Kommission ausgesprochen, weil diese einfacher, rascher und direkter ist und übrigens auch im Hinblick auf die Vorlage des Bundesrates für die Gesamtverkehrskonzeption alle Möglichkeiten offenlässt.

Obwohl man sich bewusst ist, dass die Schwerverkehrsabgabe bei den Beteiligten auf Opposition stösst, und obwohl man sich im weiteren auch der Belastung der Volkswirtschaft durch die neue Abgabe durchaus im klaren ist, ist die bestehende Wettbewerbsverzerrung durch die neue Abgabe zumindest zu mildern. Eine detaillierte Aufführung der Ausnahmen in den Übergangsbestimmungen des Verfassungstextes, wie sie von einer Minderheit verlangt wird, lehnt die Fraktion ab. Der Bundesrat sollte durch eine generelle Ermächtigung freie Hand haben, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe zu befreien und Sonderregelungen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich, zu treffen.

Zur Frage der Autobahngebühren: Eine ständig schwelende Frage, die praktisch bei jeder Finanzordnung mitdiskutiert wird, bildet die Einführung einer Autobahngebühr. Schon bald nach Inbetriebnahme der ersten Nationalstrassenabschnitte wurde in der Öffentlichkeit die Forderung laut, das im Entstehen begriffene Nationalstrassennetz seinen Benützern, insbesondere den ausländischen Durchreisenden

den, nicht unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Zahlreiche parlamentarische Vorstösse zeugen von dieser nun einmal in breiten Kreisen vorhandenen Strömung. Die SVP-Fraktion ist sich bewusst, dass es gute und einleuchtende Argumente pro und kontra gibt. Dementsprechend haben sich auch die Fronten verhärtet. Die Autobahnvignette ist so quasi zur «Buh-Frau» des einen und zum Glaubenstotem des andern geworden. Aber mit Schlagworten kommen wir eben nicht weiter. Die Vignette ist weder ein Raubzug auf die ausländischer Automobilisten – sonst wären nämlich viele andere Staaten wegen der Autobahn- und Tunneltaxen ebenfalls räuberisch, wenn man diese Taxen in Beziehung setzt zur fiskalischen Belastung ihres Treibstoffes –, noch ist sie das Geld, das auf der Strasse liegt, denn das Geld bei der Autobahnvignette befindet sich noch in den Taschen der Automobilisten. Die Diskussion über Zweckmässigkeit und Unzweckmässigkeit der Vignette ist heute in der Öffentlichkeit so intensiv geworden, und die Meinungen haben sich so stark verfestigt, dass es die SVP-Fraktion als unrichtig betrachten würde, einem Volksentscheid auszuweichen und das Projekt etwa hier in den Räten zu begraben. Auch wenn verschiedene Einwände gegen die Autobahngebühr viel für sich haben, wie namentlich jene aus den Kreisen des Tourismus, so darf eines nicht übersehen werden: Selbst mit der Schwerverkehrsabgabe im Sinne des Bundesrates werden die gesamten Strassenkosten in unserem Lande nicht voll ausgeglichen. Im Vergleich zu andern Ländern befindet sich übrigens unser Land hinsichtlich Belastung des Strassenverkehrs durch öffentliche Abgaben an der unteren Grenze. Entsprechende internationale Untersuchungen, die allerdings hinsichtlich konkreter Aussagekraft von sehr relativem Wert sind, belegen zumindest diese generelle Feststellung. So ist denn die SVP-Fraktion mit allen gegen 4 Stimmen der Meinung, dass angesichts der in das Emotionale reichenden Diskussion über die Vignette der Souverän das letzte Wort haben soll. Diesem Entscheid dürfen wir nicht ausweichen. Deshalb tritt die Fraktion auf die Vorlage ein, und die Bedenken, die ja auch hier geltend gemacht werden, sollen dann vor allem vor dem Urnengang zum Ausdruck kommen.

Aus dieser Sicht drängt sich aber auch eine klare Trennung der beiden Verfassungsvorlagen über Schwerverkehr einerseits, Autobahngebühren auf der anderen Seite auf. Der schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG hat seine Nichtopposition gegen die Schwerverkehrsabgabe von der klaren Bedingung abhängig gemacht, dass beide Fragen in einem einzigen Verfassungsartikel geordnet würden. Die SVP-Fraktion hegt einige Zweifel, ob ein derartiges Vorgehen von der Stimmbürgerschaft gut aufgenommen würde. Einmal ergibt sich natürlich das Risiko einer Kumulation von Ja- und Nein-Stimmen. Zweitens liegt doch eine absolut unterschiedliche Situation vor. Der Schwerverkehr soll die effektiv verursachten Kosten des Strassenverkehrs oder zumindest einen Teil davon decken. Die Vignette ist aber, um es ganz offen auszudrücken, hauptsächlich fiskalisch bedingt. Sie ist äusseres Zeichen des Bestrebens, alle Benutzer unseres Nationalstrassennetzes zu einer Sonderleistung heranzuziehen, die in ihrem Umfang im Durchschnitt dem Preis für einen halbgelassenen Benzintank entspricht. Angesichts dieser doch unterschiedlichen Motive sollte der Stimmbürger frei (und d. h. wohl nur: getrennt) entscheiden können, entscheiden übrigens auch ohne Einflussnahme von jenseits der Grenzen. In bezug auf die Tunnelgebühren schliesst sich die Fraktion dem Ablehnungsantrag der Kommission an.

Ein Wort zu den Kantonsanteilen. Es ist natürlich verlockend, bei der Einführung von neuen Steuern und Gebühren die Kantone durch Beteiligung zu interessieren. Über verschiedene entsprechende Vorschläge und Anträge haben wir im Zusammenhang mit diesem Geschäft zu entscheiden. Die Frage der Kantonsbeteiligung kann jedoch nicht losgelöst von verschiedenen Projekten und Tatbeständen beurteilt werden. Beispielsweise verursacht der Unterhalt der Nationalstrassen den Kantonen erhebliche und unterschiedliche Kosten. Zudem bestehen Absichten seitens

des Bundes, die Kantone am Defizit des SBB-Regionalverkehrs zu beteiligen. Angesichts der Bestrebungen zu einer Entflechtung der Beziehungen der Geldströme zwischen Bund und Kantonen liegt kaum viel Logik darin, nun noch zusätzliche Verteilungsmechanismen zu schaffen. Der Bund müsste den Kantonen ihre Anteile an den Erträgen der Schwerverkehrsabgaben liefern, und umgekehrt würden die Kantone dem Bund wiederum zum Beispiel Beiträge für die Defizitdeckung des SBB-Regionalverkehrs zur Verfügung stellen. Die SVP-Fraktion kann sich den Überlegungen der Kommission anschliessen, welche die Priorität der Erträge dem Bunde zuerkennt. Sie erwartet demgegenüber ein verstärktes Engagement des Bundes beim Unterhalt des Nationalstrassennetzes und einfache Lösungsvorschläge für den SBB-Regionalverkehr.

Im Zusammenhang mit der Kantonsbeteiligung stellt sich auch die Frage der Zweckbindung gegenüber der Schaffung von neuen Einnahmen. Nach Auffassung unserer Fraktion sollten wir in dieser Beziehung zurückhaltend sein. Ganz abgesehen davon, dass die Finanzwissenschaft von einer automatischen Fixierung einzelner Ausgaben abrät, sollte auch die Verfügungsfreiheit von Exekutive und Parlament mitbedacht werden. Wenn wir nämlich alles automatisieren, mechanisieren, «verzwecken» und motorisieren, kann das Parlament im Endeffekt nur noch den Daumen drehen und zusehen, wie diese Automatismen abhaspeln. Zusammenfassend seien folgende Feststellungen gestattet: Seit Jahren führt die schweizerische Politzscene in Sachen Strassenverkehrsabgaben Trockenskikurse durch. Uns scheint, dass wir uns nun einmal mit den verschiedenen Startnummern auf die Piste begeben sollten; sonst wird das Parlament nämlich unglaubwürdig. Der Zeitpunkt, unpopuläre oder zumindest umstrittene Vorlagen abstimmsreif zu kriegen, ist immer ungünstig. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass das Abfahrtsrennen jetzt durchgeführt werden sollte, ungeachtet der Hindernisse, die auf der Piste allseits sorgfältig aufgebaut werden. Ob wir dann im Ziele landen oder in den Sicherheitsnetzen des Souveräns, diese Frage können wir getrost offenlassen. Wir sind für Eintreten auf die Vorlagen im Sinne der vorgetragenen Ausführungen.

Bilderbost: Um eine klare Lage zu schaffen und damit jedermann die nachfolgenden Ausführungen entsprechend werten kann, nehme ich die Beschlüsse der grossen Mehrheit der CVP-Fraktion vorweg:

1. Die CVP-Fraktion ist für vorgezogene, jedoch zeitlich begrenzte, pauschalisierte und umfangmässig im Sinne der Kommission limitierte Schwerverkehrsabgaben.
2. Die CVP-Fraktion befürwortet die Einführung einer ebenfalls vorgezogenen Autobahnvignette auch für Personenwagen.
3. Die genannten Gebühren stehen unseres Erachtens der Verwirklichung der GVK nicht im Wege; bei der Einführung der GVK ist eine volle Harmonisierung anzustreben.
4. Als Hilfe und zur Entlastung der Bundesfinanzen wird der fiskalische Charakter dieser vorläufigen Massnahmen gebilligt und begrusst.
5. Die Erhebung von Tunnelgebühren lehnt die CVP-Fraktion ab.
6. Die Änderung der Zweckbestimmung der Treibstoffzölle und Zollzuschläge im Sinne einer teilweisen Aufhebung bzw. Erweiterung wird von uns grundsätzlich befürwortet.
7. Die CVP-Fraktion legt grössten Wert darauf, dass die vorgezogenen Abgaben möglichst bald dem Schweizervolk zum Entscheid vorgelegt werden, damit für die endgültigen Lösungen bezüglich der Treibstoffzölle und der in der GVK integrierten Lösungen klare Voraussetzungen und zeitliche Verbindlichkeiten geschaffen werden.

Seit vielen Jahren beschäftigen nicht nur die Bundesfinanzen als Ganzes unseren Staat; auch die Finanzierung des Verkehrs besteht als Problem seit geraumer Zeit. Hierbei denkt man allerdings zuerst an den öffentlichen Verkehr:

SBB-Defizit, Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen usw. Schon einige Jahre ist aber auch die Strassenrechnung – also die Bilanz über den privaten Verkehr – krank. Am besten zeigt das die Kategorienrechnung auf, wo der Schwerverkehr tief «in der Kreide» ist. Seine Unterdeckung beträgt über 400 Millionen Franken pro Jahr; der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad ist demgemäss tief. Neuestens ist auch der Personenverkehr – ausgenommen die schwereren Wagen – unter 100 Prozent gesunken. Bedenklich ist vor allem die Tatsache, dass die Tendenz in allen Kategorien sinkend ist.

Andererseits bringt gerade der Individualverkehr viel Geld ein. Die reichlich fliessenden Einnahmen haben es erlaubt, in relativ kurzer Frist ein sehr dichtes Strassennetz und vor allem gut ausgebaute Nationalstrassen zu errichten und weitgehend zu bezahlen. Wenn dadurch die grundsätzliche Berechtigung, ja Dringlichkeit weiterer Opfer des Bürgers, Steuerzahlers und Automobilisten (meistens dieselbe Person) dargelegt ist, ist auch klar, dass diese nur im Ausmass der Notwendigkeit und im Umfang der unterschiedlichen Belastbarkeit zu erfolgen haben, keineswegs in einer absolut ungerechtfertigten Automobilfeindlichkeit.

Zu den einzelnen vom Bundesrat und der Kommission vorgeschlagenen Massnahmen. Schwerverkehrsabgabe: Unbestritten und angesichts der in dieser Kategorie nach allen Berechnungsmethoden defizitären Strassenrechnung berechtigt ist die Erhebung dieser Abgabe. Die vom Bundesrat vorgeschlagene leistungsbezogene Abgabe wird von der CVP für die Zukunft als grundsätzlich richtig betrachtet. Doch ist vorauszusehen, dass die Behandlung und Verwirklichung dieser mit sehr detaillierten Abstufungen versehenen Lösung sehr viel, zuviel Zeit brauchen wird. Aus den gleichen Überlegungen lehnen wir auch den Minderheitsantrag Bundi – der dieselben Nachteile aufweist – ab. Die Kommissionslösung dagegen ist einfach, klar und sofort anwendbar. Sie kann später durchaus – im Lichte der gesammelten Erfahrungen – in Richtung des bundesrätlichen Vorschlages verfeinert und erweitert werden. Die Schwerverkehrsabgabe soll für sämtliche Warentransporte wirksam werden. So gesehen, erscheint uns die Unterstellung der Lieferwagen von 2,5 bis 3,5 Tonnen als systemkonform. Wir unterstützen den entsprechenden Minderheitsantrag.

Die einseitige Belastung des Schwerverkehrs benachteiligt die Randgebiete, abgelegene Täler und Berggegenden ohne öffentlichen Verkehr. Es ist also richtig, hier für einen Ausgleich zu sorgen. Der entsprechende Minderheitsantrag oder einer der anderen, die inzwischen eingereicht wurden, ist demnach grundsätzlich zu begrüssen.

Zur Vignette: Auch die Vignette ist von der Kategorienrechnung her keineswegs unbegründet; die sinkende Tendenz für Personenwagen nach der Kategorienrechnung, die sich seit geraumer Zeit fortsetzt, beweist es. Vor allem aber wird dem weitverbreiteten Anliegen, aus finanziellen wie umweltbewussten Überlegungen den dichten Transitverkehr zu erfassen, mit der Vignette Rechnung getragen. Dieser käme mit zwei Dritteln bis drei Vierteln des Gesamtertrages zur Kasse.

Wenn wir also unseren rechtlichen Spielraum ausnützen, kann uns doch niemand etwas vorhalten, besonders nicht unsere Nachbarn, von denen fast alle die Autobahngebühren längst und in ganz anderem Umfang eingeführt haben. Der verfassungsmässig fest beschränkte Betrag von 30 Franken für ein Jahr ist zudem so mässig, dass alle Gegenargumente automatisch jede Kraft verlieren. Das kann insbesondere auch diejenigen Fremdenverkehrskreise beruhigen, die hier ansonsten Gefahr wittern würden.

Die Tunnelgebühr lehnen die schweizerische CVP und auch die CVP-Fraktion grossmehrheitlich ab. Sie kann dies, ohne mit einzelnen Kantonalparteien in grundsätzlichen Gegensatz zu treten, da sie ja die Idee der Erfassung des Transitverkehrs durch die Vignette aufnimmt und in gerechterer Verteilung von den Tunnelportalen auf die Nationalstrassen als Ganzes verlegt. Bekanntlich sind andere Abschnitte der Autobahn eben teurer als die Tunnels. Wir sind auch gegen-

über allen Diskriminierungen der Südschweiz sehr sensibel und erachten gerade diesen Grund als absolut wesentlich. Ebenfalls der Gerechtigkeit will ein Minderheitsantrag dienen, welcher die Tunnelgebühr am Lötschberg beschränken möchte.

Die Treibstoffzölle sind der grosse Brocken auf der Einnahmenseite der Strassenrechnung. Die Lösung der Kommission unterscheidet sich von den Ansichten des Bundesrates, indem der zweckgebundene Anteil beim Grundzoll auf höchstens 50 Prozent verringert wird. Das Ganze wird in Postulatsform gekleidet, um mehr Spielraum zu haben. Wir befürworten die Kommissionslösung.

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass jetzt zwei Lösungen für sämtliche Strassenabgaben auf dem Tisch sind: einerseits diejenige des Bundesrates mit einer leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe erst in einigen Jahren, und zwar ohne Vignette oder Tunnelgebühren und damit ohne Einbezug des Transitverkehrs, dagegen mit zweckfreiem Grundzoll und einem zweckerweiterten Zollzuschlag. Andererseits bringt die Kommission als echte Alternative eine vorgezogene, tiefere Schwerverkehrsabgabe, eine Autobahnvignette für einheimische und Transit-Autofahrer sowie Zollerträge, die beim Grundzoll teilweise, nämlich zu höchstens 50 Prozent, und beim Zollzuschlag vollständig erweitert zweckgebunden für den Strassenverkehr und dessen Entlastung gedacht sind.

Wir geben der Kommissionslösung den Vorzug, obwohl beide Lösungen betragsmässig gesamthaft gesehen annähernd gleichviel ergeben. Warum? Während der Übergangszeit, also bis spätestens 1990, setzt bei der Kommissionslösung der Geldfluss früher ein. Dabei darf nicht vergessen werden, dass der Transitverkehr bei relativ geringem Einsatz des Schweizer Bürgers und Automobilisten einen ansehnlichen Teil übernimmt. Bei der Verwendung der Gelder bleibt die Kommissionslösung dank der Regelung beim Grundzoll flexibler. Gerade diese Lösung erlaubt zudem den Automobilverbänden – ohne die ein Erfolg viel schwerer zu erringen ist –, in bezug auf die Zweckbindung für den Treibstoffzoll, an die sie sich mittels wiederholter Erklärungen bereits festgekrallt haben, nicht allzu grosse Konzessionen zu machen.

Der grösste Vorteil der Kommissionslösung aber besteht wohl darin, dass jahrelang – in allen Kreisen – diskutierte, teilweise recht populäre Vorschläge, welche sich sogar in Volksinitiativen niedergeschlagen haben, nicht nur in den Räten beraten, sondern dem Volk zur Entscheidung vorgelegt werden. Es ist also ein Versuch, einmal wenigstens nicht mehr am Volk vorbeizupolitizieren, sondern, im Gegenteil, dieses Volk in die Entscheidung miteinzubeziehen. Wir wünschen, dass das für beide, für die Vignette und für die Schwerverkehrsabgabe, getrennt erfolgen soll, und zwar aus den gleichen Gründen wie vorher erwähnt.

Allerdings muss dabei ein klarer Fahrplan eingehalten werden. Die Entscheidung über Vignette und pauschalisierte Verkehrsabgabe muss bis Ende 1982 fallen. Es ergibt sich dann eine klare Lage für die Gestaltung der bis 1983, eventuell 1984, zwingend fälligen Vorlage über die Erhebung und Verwendung der Treibstoffzollerträge. Bis spätestens 1990 müssen dann die endgültigen Lösungen ausgearbeitet und angenommen sein.

Gerade auch in dieser Hinsicht (Volksentscheid und entsprechender Fahrplan) sind sowohl der unorthodoxe Hirtenbrief, den uns der Bundesrat zukommen liess, wie der Nichteintretensantrag Bonnard vollständig unverständlich und hoffentlich für die Urheber kontraproduktiv. Die Immobilität ist ja kaum je eine gute Lösung.

Die Kommissionslösungen sind ein klares und umfassendes Konzept, über das der Schweizer Bürger jedoch in übersichtlichen Tranchen entscheiden soll. Hierbei werden die Strassenlasten unter den Automobilisten gerecht verteilt und hernach auf die Empfänger, Strassenbau und Bundeskasse, ebenfalls gerecht aufgeteilt. Die CVP-Fraktion ist deshalb für Eintreten und Behandlung der Vorlagen im Sinne der Kommission.

M. Carobbio: Il n'a pas été facile pour les représentants d'un groupe exclu de la commission qui s'est penchée sur l'«imbroglio» de la taxation du trafic routier de se déterminer par rapport aux diverses propositions et, surtout, par rapport aux considérations qui les justifient. Il suffit pour s'en rendre compte de rappeler ici les expertises qui ont été demandées et remises à la commission et dont nous n'avons pu prendre connaissance qu'après coup. Il s'agit de quelques kilos de papier!

Je suis donc contraint, au nom de mon groupe, avant d'aborder le fond du problème en discussion, de protester une fois de plus – les rapporteurs voudront bien m'en excuser – contre cette discrimination qui nous empêche de participer à part entière aux travaux de ce conseil. Pourtant, au-delà des questions idéologiques et politiques qui nous divisent, nous devrions, nous aussi, avoir le droit d'étudier et de discuter les diverses questions concernant la taxation du trafic routier; nous aussi, nous représentons des citoyens contribuables et des citoyens automobilistes. Il faudrait donc une fois pour toutes en finir avec des dispositions qui limitent le rôle démocratique du débat parlementaire.

Cela dit, j'en reviens au sujet de ce débat. J'ai parlé, il y a un moment, de l'«imbroglio» de la taxation du trafic routier. En effet, la situation se présente vraiment comme un «imbroglio» dans le sens classique de la comédie théâtrale. Il suffit de rappeler ici trois aspects des problèmes qui nous occupent.

Premièrement, le fait que des mesures concernant la politique des transports soient envisagées comme des mesures d'ordre purement fiscal, et ce, en contradiction même avec la conception globale des transports, pour laquelle on a pourtant dépensé énergie et argent. C'est en particulier le thème de la proposition de notre commission qui vise à introduire la vignette autoroutière.

Deuxièmement, le fait que des questions importantes concernant l'imposition du trafic routier et la politique des transports ne soient pas encore entièrement éclaircies ni bien définies. Il s'agit, en particulier, de la question du maintien, de l'abrogation ou de la diminution de la surtaxe sur les carburants et de son affectation dans les années à venir. Troisièmement, le fait que sur l'une des questions en discussion pèse l'ombre menaçante d'une initiative populaire. Je me réfère ici à la question des péages sur les tunnels autoroutiers à travers les Alpes.

Ainsi, nous sommes contraints soit de prendre des décisions qui ne sont pas encore complètement mûres, soit de devoir signer des chèques en blanc, sans pouvoir lier le choix d'une solution – la vignette par exemple – à la pleine connaissance des solutions qui seront apportées à l'utilisation de la surtaxe sur les carburants.

Si nous nous trouvons dans cet «imbroglio», la responsabilité en incombe à notre avis, en partie au moins, à notre commission qui veut forcer la main au gouvernement, en particulier en proposant d'adopter dans le même paquet la taxation des poids lourds et la vignette autoroutière, avant même que l'on sache ce qu'il adviendra des deux milliards et plus représentant les droits sur les carburants. Au sujet de cette proposition d'introduction de la vignette sur laquelle – cela paraît évident – va porter le débat que nous venons d'entamer, la position de notre groupe se résume comme suit: nous ne sommes pas opposés par principe à l'introduction de la vignette, même conçue comme une simple mesure fiscale. Mais alors, dans ce cas, il n'est pas tout à fait logique qu'elle soit proposée à l'examen en dehors des autres mesures fiscales, et avant que d'autres mesures fiscales plus importantes soient mises au point. Il n'est pas acceptable, à notre avis, que la vignette, en tant que mesure fiscale, ait la priorité, par exemple, sur l'imposition des avoirs fiduciaires, sur l'harmonisation fiscale matérielle, sur la lutte contre la fraude fiscale. Néanmoins, toujours dans le cadre d'une vignette conçue comme instrument fiscal, nous sommes de l'avis qu'elle ne peut être examinée en dehors du problème de l'affectation de la surtaxe sur les carburants. A ce propos, deux ou trois questions se posent

qui n'ont pas reçu de réponses claires et définitives, ni dans le rapport de la commission, ni dans celui du Conseil fédéral. L'introduction de la vignette signifie-t-elle que les thèses des milieux automobilistes, visant à une diminution du montant de la surtaxe, l'ont emporté? Demain, la surtaxe sur les carburants sera-t-elle purement et simplement, en partie ou en totalité, destinée aux caisses fédérales, sans affectation particulière et nouvelle? Dans une nouvelle affectation de ces droits, privilégiera-t-on le trafic privé ou le trafic public? Voilà des questions sur lesquelles nous souhaiterions avoir des précisions avant de signer un chèque en blanc pour une nouvelle imposition fiscale. Le fait que cette mesure frappera surtout les étrangers ne nous dispense pas de demander des réponses précises aux questions posées. Si, par contre, la vignette est conçue aussi comme mesure dans le cadre de la politique des transports – ce qui ne semble pas être le cas – elle est alors en contradiction avec les orientations de la conception globale des transports, dans la mesure où les recettes qui en découleront n'auront pas d'affectation spéciale et où toute la question des droits sur les carburants ne sera pas encore définie. Le fait que la commission nous soumette une mesure transitoire ou qu'une minorité nous propose d'autoriser le Conseil fédéral à réduire ou à suspendre la disposition, même avant l'échéance de 1990, ne suffit pas à nous convaincre qu'il faut suivre cette proposition.

C'est pour ces raisons que notre groupe, tout en n'étant pas opposés – je le répète – par principe à la vignette, suggère – j'ai déposé une proposition dans ce sens – le renvoi de cet objet à la commission, pour que celle-ci le reprenne dans le cadre des propositions que fera le Conseil fédéral à propos de la surtaxe sur les carburants. Nous sommes, dans cet ordre d'idées, évidemment opposés à la proposition de M. Bonnard de ne pas entrer en matière.

Face à l'objection suivante, à savoir que de cette façon l'on retarde une mesure qui pourrait contribuer à assainir les finances fédérales, la majorité de ce Parlement pourra montrer sa sollicitude en la matière en votant rapidement – ce qui n'a pas été le cas jusqu'ici – les propositions du Conseil fédéral, par exemple concernant l'imposition des avoirs fiduciaires.

J'en viens rapidement aux autres questions en discussion. Tout d'abord en ce qui concerne les poids lourds: la position de notre groupe est connue. Nous avons toujours été favorables à cette mesure, avant tout pour des raisons de politique des transports. Nous pensons que, dans ce domaine, il faut privilégier, en particulier, les transports publics. Ce qui s'est passé ces derniers mois sur les autoroutes du Saint-Gothard et dans la Léventine le confirme. L'imposition des poids lourds va dans ce sens; elle constitue, en outre, une mesure d'équité, puisqu'on attend de ce mode de transport qu'il contribue réellement à couvrir les frais qu'il occasionne. Nous sommes conscients aussi du fait que, malheureusement, cette mesure n'aura pas seulement des effets positifs dans le sens que je viens de rappeler mais qu'elle pénalisera en particulier plus lourdement les petits transporteurs indépendants que les grandes sociétés de transport. Nous sommes cependant d'avis qu'il faut l'accepter. Elle est toutefois insuffisante, telle que libellée par la majorité de la commission, surtout en tant que mesure de politique des transports. Nous estimons en effet que la taxation des poids lourds doit vraiment permettre de trouver dans les transports par rail une alternative convenable. C'est pourquoi nous appuierons la proposition de la minorité Bindi.

Personnellement, je confirme mon appui à une imposition fondée sur le tonnage et non pas sur le kilométrage.

En conclusion, je dirai deux mots des péages sur les tunnels autoroutiers transalpins. Mon groupe s'oppose fermement à cette mesure, pour des raisons d'équité régionale. Comme cela a déjà été dit, de tels péages constitueraient une mesure vexatoire envers les populations et les cantons alpins, mesure nullement justifiable, ni du point de vue de la politique des transports, ni de celui de la fiscalité.

Nous voterons donc, comme la commission nous y invite, contre cette proposition et je le fais avec d'autant plus de conviction que je suis Tessinois. Voilà, brièvement, les positions de notre groupe sur la question de la taxation du trafic routier.

Affolter: Verkehrsfragen waren und sind immer ein Politikum ersten Ranges, denn der Transport kann als ein wichtiger Motor jeder entwickelten Volkswirtschaft bezeichnet werden. Er spielt praktisch in allen Phasen der Produktion und Verteilung von Gütern und Waren eine bedeutende Rolle.

Unser Verkehrsapparat ist krank. Das wird durch die Untersuchungen im Zusammenhang mit der GVK mit Fakten bestätigt. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Strasse sinkt, und damit weist die Strassenverkehrsrechnung ein respektables Defizit aus; grosse Defizite bestehen aber auch bei der Eisenbahn. Eine von der GVK vorgeschlagene Massnahme zur Gesundung des Verkehrsapparates ist die Schwerverkehrsabgabe. Die sozialdemokratische Fraktion ist der Meinung, dass mit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe aus verkehrspolitischen und finanziellen Gründen nicht bis zur Verwirklichung der GVK zugewartet werden kann. Diesen Luxus können wir uns nicht leisten. Gleicher Ansicht waren und sind es hoffentlich auch heute noch die eidgenössischen Räte, die am 24. Oktober bzw. 4. Dezember 1978 mittels Motion vom Bundesrat bis spätestens Ende 1979 eine Botschaft über Verfassungsgrundlagen zur Einführung einer Autobahnvignette und einer Schwerverkehrsabgabe verlangten. Ferner ist die Tatsache zu berücksichtigen, dass die Schwerverkehrsabgabe Bestandteil der vom Bundesrat vorgelegten Regierungsrichtlinien und des Legislaturfinanzplanes ist. Dieser Zielsetzung haben sich die meisten Fraktionen angeschlossen. Schliesslich haben die vier Bundesratsparteien erklärt, die Bundesfinanzen in dieser Legislaturperiode ins Gleichgewicht zu bringen. Der Bundesrat hat den parlamentarischen Auftrag erfüllt. Es ist nun an uns, die eigenen Vorstösse nicht zu Alibiübungen und die Absichtserklärungen zu «Sprücheklopferei» werden zu lassen.

Aus verkehrspolitischen Gründen ist die sozialdemokratische Fraktion für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Die von der Kommissionsmehrheit sehr tief angesetzte Pauschalierung hat überhaupt keine verkehrspolitischen Auswirkungen. Finanziell bringt dieser Vorschlag auch nur sehr bescheidene Mehreinnahmen. Der Schwerverkehr deckt nur knapp die Hälfte der durch ihn verursachten Strassenkosten. Wie wettbewerbsverzerrend sich dies auswirkt, sei nur an einem Beispiel gezeigt:

Im ersten Halbjahr 1981 waren die Mineralöltransporte stark rückläufig, weil in der Schweiz 17,8 Prozent weniger abgesetzt wurde. Die Bundesbahnen haben aber nicht im gleichen Ausmass Transporte verloren, der Rückgang betrug hier 23,8 Prozent. Die durch den Importrückgang freigewordene private Transportkapazität hat es also verstanden, sich einen zusätzlichen Teil der SBB-Transporte «unter den Nagel zu reissen».

Die Behauptung, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sei nicht zu verkräften, ohne den Konsumenten und Stimmbürger ungebührlich zu belasten, ist der harten Interessenpolitik zuzuschreiben. Dem ist entgegenzuhalten:

1. Auswirkungen des Nationalstrassenbaues. Durch den Bau der Nationalstrassen wurde den Lastwagen, ohne dass sie sich unternehmerisch durch die Finanzierung belasten mussten, eine moderne Infrastruktur mit Kapazitäten für den Spitzenverkehr zur Verfügung gestellt; ohne dass die Lastwagen ihren vollen Kostenanteil für deren Benützung bezahlen, können sie darauf viel rascher und billiger fahren und damit einen von der Öffentlichkeit bezahlten Produktivitätsgewinn realisieren und ihre Kostenrelation gegenüber der Schiene beträchtlich verbessern. Die Benützung der Autobahn erlaubt den Lastwagen eine durchschnittliche Erhöhung der Transportgeschwindigkeit von 10 bis 20 Kilometern pro Stunde. Darüber hinaus werden die Fahrstrecken verkürzt, zum Beispiel 15 bis 20 Kilometer nach Grau-

bünden, über 30 Kilometer in das Tessin und nach Italien. Da eine Lastwagen- bzw. Lastenzugstunde 30 bis 35 Franken kostet, liessen sich mit dieser von der Allgemeinheit zur Verfügung gestellten Infrastruktur die kalkulatorischen Kosten durchschnittlich um 15 Prozent senken. Bei günstigen Relationen erreichten die realisierten Kostensenkungen sogar mehr als 20 Prozent.

2. Die Transportkosten im Verhältnis zu den Produktkosten. In hochentwickelten Volkswirtschaften, wie der unsrigen in der Schweiz, ist der Transportkostenanteil der meisten Waren und erst recht der relativ immer wichtiger werdenden Dienstleistungen tief. Er bewegt sich im allgemeinen im Promille- und Prozentbereich, ausgenommen davon vor allem Baustoffe und Energieträger. Es ist daher nicht zu erwarten, dass dem Güterverkehr künftig eine ausgeprägte wirtschaftsgestaltende Kraft zukommen wird. Andere Gestaltungs- und vor allem Standortfaktoren haben die Transportkosten verdrängt. Die Möglichkeit über den Güterverkehr die Wirtschafts- und Besiedlungsstruktur unseres Landes zu beeinflussen, sinkt in dem Masse, wie der Anteil des Strassenverkehrs zunimmt.

3. Die Verkehrszunahme. Nach den Prognosen der schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption GVK ist bis in das Jahr 2000 mit einer weiteren Zunahme der Güterverkehrsmenge um 50 bis 60 Prozent zu rechnen, wobei der Binnenverkehr unterdurchschnittlich und der Transitverkehr stark überdurchschnittlich wachsen dürfte. Die leistungsabhängige Abgabe trifft also auch hier besonders den Transitverkehr und nicht den unbestrittenermassen nötigen Versorgungsverkehr bis 25 Kilometer.

Für die sozialdemokratische Fraktion hat die Realisierung der Schwerverkehrsabgabe absolute Priorität, und wir stimmen deshalb für Eintreten; ebenso unterstützen wir den Minderheitsantrag Bundi, der eine leistungsabhängige und GVK-konforme Schwerverkehrsabgabe bringt. Bezüglich der Autobahnvignette ist die SP-Fraktion eher zurückhaltend. Immerhin ergäbe sich bei Eintreten die Gelegenheit, im Rat eingehend über die Strassenfinanzierung und die Strassenkosten zu diskutieren, nachdem das Fernsehen kürzlich mit einer manipulierten sogenannten Informationsendung Unsicherheiten und Emotionen geschürt hat.

Aufgrund der uns vom Bundesrat unmittelbar vor der Behandlung zugestellten Erwägungen zur Ablehnung der Autobahnvignette wird sich unsere Fraktion heute nochmals mit dieser Frage auseinandersetzen. Schliesslich unterstützt die SP-Fraktion den Kommissionsantrag zur Abschreibung der parlamentarischen Initiative über die Tunnelgebühren. Die Frage der Treibstoffzölle ist vordringlich zu behandeln. Auch hier unterstützt die SP-Fraktion die Anträge der Kommission. Die Motion des Ständerates über die Zweckbindung der Treibstoffzölle ist abzulehnen, weil zu eng gefasst. Die Zweckbindung muss mindestens gelockert oder erweitert werden. Wir erwarten baldmöglichst die vom Bundesrat versprochene Botschaft für neue gesetzliche Grundlagen bezüglich Treibstoffzoll und Treibstoffzuschlag.

Schliesslich darf die in Überprüfung befindliche Strassenrechnung nicht zur Fortsetzung der Verzögerungstaktik missbraucht werden. Die längst fälligen Entscheide im Bereiche des Individualverkehrs zur Gesundung unseres Verkehrsapparates müssen ohne Verzögern gefällt werden.

Schalcher: Die unabhängige und evangelische Fraktion ist für die von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Übergangslösung einer Schwerverkehrsabgabe. Diese Lösung hat verschiedene Vorteile: einmal und nicht zuletzt, dass der Bürger genau weiss, was er zahlen muss. Angesichts der auch in der Schweiz enormen Steuerbelastung wird der Bürger keinen neuen Steuern und Abgaben zustimmen, wenn er nicht genau weiss, was er zu bezahlen hat. Das ist der Nachteil der Elastbestimmung des Bundesrates, die in dieser Form kaum Aussicht hätte, in einer Abstimmung bei Volk und Ständen durchzukommen. Im weitern ist diese Übergangslösung ein bescheidener

Anfang, der Aussicht hat, in einer Abstimmung anzukommen. Sollte auch dieser bescheidene Anfang nicht durchgehen, wird man sich kaum Illusionen hingeben dürfen, dass noch mehr durchkommen könnte. Andererseits schafft er durch seine Befristung kein Präjudiz für eine spätere definitive Lösung in einer Gesamtverkehrskonzeption. Es können aber dafür wertvolle Erfahrungen gesammelt werden.

Wir sind mit Zweidrittelmehrheit auch für die vorgeschlagene Autobahngebühr von 30 Franken pro Jahr. Diese jährliche Abgabe entspricht zwei «z'Abig» und sollte in diesem bescheidenen Umfang angesichts unserer Finanznot im Volke auch durchgehen. Es geht ja vor allem darum, dass auch die Ausländer einen bescheidenen Beitrag für die Benützung unseres kostspieligen Autobahnnetzes leisten und nicht nur durchflitzen, ohne auch nur einen einzigen Rappen in unserem Lande liegen zu lassen. Freilich wäre eine allgemeine Strassenbenützungsgeld in diesem Umfang zu begrüssen gewesen, weil deren Erhebung administrativ viel einfacher wäre. Allein, das ist wegen staatsvertraglicher Bindungen leider nicht möglich, so dass nur dieser Ausweg bleibt.

Schliesslich wäre die Hälfte der Fraktion auch für eine bescheidene Tunnelgebühr. Ich war der einzige, der in der Kommission noch für diese stimmte. Das ist ja diejenige Abgabe, die im Volke bei der Vernehmlassung am meisten Anklang fand und auch in einer neuesten Umfrage zwei Drittel der Stimmen auf sich vereinigte und die sicher in einer Abstimmung auch angenommen würde. Die Frage sei wieder einmal erlaubt, ob wir als Volksvertreter so am Volke vorbei legiferieren, solch überwiegende Meinungsäusserungen einfach ignorieren dürfen. Freilich müsste die Tunnelgebühr bescheiden sein. Ich denke an einen Fünfliber pro Tunneldurchfahrt am Bernhardin und Gotthard bei minimalem administrativen Aufwand, nach amerikanischem Muster bei den Brückenabgaben mit einer Automatenbatterie, wo man einfach seinen Obolus einwirft und durchfährt. Für die Annehmlichkeit, unseren Alpenwall in einem Tunnel durchfahren zu können statt über einen Pass fahren zu müssen, wäre sicher jedermann bereit, einen Fünfliber zu bezahlen, sonst fährt er eben über den Pass. In diesem bescheidenen Umfang erhoben, könnte man sicher auch nicht von einer Diskriminierung – ein Wort, das man heute in jeder möglichen und unmöglichen Situation braucht – unserer lieben Tessiner sprechen, sonst könnte man für sie immer noch eine Ausnahme machen. Kollege Allenspach hat anfänglich in der Kommission mit berechneten Worten bei den Tunnelgebühren von Geld, das auf der Strasse liege, gesprochen, das man gerne bezahle und das man daher nehmen müsse. Ich bin immer noch dieser Meinung. Warum er nicht mehr, weiss ich nicht; ich kann es nur ahnen.

Lüchinger: Das Thema, das uns heute beschäftigt, ist deshalb etwas vielschichtig, weil die Verkehrspolitik und die Finanzpolitik mit unterschiedlichen Interessen und Zielsetzungen hineinspielen und weil die kurzfristigen und langfristigen Überlegungen in dieser Sache zu unterschiedlichen Konsequenzen führen. Das macht das Ganze etwas kompliziert. Ich bin der Meinung, dass wir diese Komplikationen nicht dramatisieren, sondern ganz ruhig eine pragmatische Lösung suchen sollten.

Was die Schwerverkehrssteuer betrifft, so ist der Vorschlag des Bundesrates sicher von der Verkehrspolitik her die richtige Lösung. Sie entspricht den Zielsetzungen der Gesamtverkehrskonzeption. Wir müssen langfristig – das ist meine persönliche Meinung – zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrssteuer kommen. Wenn die Kommission Ihnen eine andere Lösung vorschlägt, so aus den Gründen, die Ihnen vorgetragen wurden, zum Beispiel weil diese Übergangslösung ohne ein Ausführungsgesetz sofort griffig wird, aber auch – und das ist ein Grund, der noch nicht genannt wurde –, weil wir vor der ganz scharfen Opposition des Nutzfahrzeugverbandes, der ASTAG, standen, welcher es kategorisch ablehnte, die Schwerverkehrssteuer nach dem Antrag des Bundesrates vorzuziehen. Wenn wir dem Bundesrat zugestimmt hätten, hätten wir die Verständi-

gung, die in der Expertenkommission über die GVK zustande gekommen war, zerstört, noch bevor die bundesrätliche Vorlage über die GVK vor den Räten liegt. Das wollen wir im langfristigen Interesse der GVK vermeiden. Wir werden aber die ASTAG im gegebenen Zeitpunkt an die zahlreichen Erklärungen erinnern, welche sie während der Arbeiten der Kommission abgegeben hat; alle diese Erklärungen lauteten im Sinne einer grundsätzlichen Zustimmung zur GVK und im Sinne einer Zustimmung auch zu einer langfristigen leistungsabhängigen Schwerverkehrssteuer.

Die freisinnig-demokratische Fraktion stimmt dem Antrag der Kommission zur pauschalisierten Schwerverkehrssteuer zu.

Zu den Tunnelgebühren kann ich mich ganz kurz fassen. Aus den Gründen, die schon dargelegt wurden, lehnt die freisinnig-demokratische Fraktion die Tunnelgebühren einhellig ab. Herrn Schalcher möchte ich sagen, dass wir natürlich auch sehen, dass ein gewisser Unterschied besteht zwischen unserer Meinung und den Meinungen im Volk draussen. Dieser Unterschied rührt daher, dass wir die staatspolitischen Gründe etwas schwerer werten und vielleicht auch etwas besser kennen, durch unsere zahlreichen Kontakte mit unseren Tessinern.

Etwas weniger eindeutig ist die Situation bei der Autobahnvignette. Da möchte ich einleitend daran erinnern, dass unser Rat am 17. Dezember letzten Jahres mit 136 zu 23 Stimmen beschlossen hat, der parlamentarischen Initiative unseres früheren Ratskollegen Ruedi Schatz Folge zu geben. Ihre Kommission hat im Grunde nichts anderes gemacht, als diesen mit einer massiven Mehrheit gefassten Beschluss zu erfüllen und einen Verfassungsartikel auszuarbeiten. Ich glaube, man muss anerkennen, dass die Autobahnvignette eine Fiskalmassnahme ist; das hat auch der Kommissionspräsident richtigerweise festgestellt. Angesichts der deplorablen Situation unserer Bundeskasse scheint es mir persönlich richtig zu sein, dass man diesen Weg ausprobiert. Ich muss aber anerkennen, dass es auch Gründe dagegen gibt. Wir müssen bei der Erhebung der Vignette mit gewissen Schwierigkeiten rechnen. Darum ist die Kommission ja auch auf einen befristeten Versuch eingeschwenkt. Es gibt aber noch andere Momente, die gegen die Vignette sprechen. Vor allem ist in unserer Fraktion das Interesse des Tourismus sehr stark hervorgehoben worden. Die Fraktion hat das Für und Wider abgewogen und ist schliesslich mehrheitlich zur Ablehnung der Autobahnvignette gelangt. Eine starke Minderheit, der ich persönlich angehöre, stimmt der Vignette zu. Unsere Fraktion ist aber grossmehrheitlich der Meinung, dass das Volk Gelegenheit erhalten muss, sich zu dieser Frage zu äussern. Darum sind wir nicht unglücklich, wenn unser Rat der Kommission zustimmt.

Nun möchte ich zum Hauptthema kommen, das unsere Fraktion beschäftigt hat, nämlich zum Fahrplan. Wir debattieren heute über eine Schwerverkehrssteuer, weil eine bundesrätliche Botschaft dazu vorliegt. Wir debattieren über die Vignette, weil eine parlamentarische Initiative uns dazu Anlass gibt. Allererste Priorität haben unseres Erachtens jedoch die Weiterführung und die Zweckerweiterung des Benzinollzuschlages sowie die Neuregelung der Verteilung des Benzingrundzolls. Warum? Es handelt sich bei den Treibstoffzöllen, finanziell gesehen, um den grössten Brocken. 10 Prozent Benzinollzuschlag machen 420 Millionen Franken jährlich aus; das ist mehr als die Erträge der Schwerverkehrssteuer und der Autobahnvignette zusammen. Dann kann man, wenn man im Volk herumhört, davon ausgehen, dass die Zweckerweiterung des Benzinollzuschlages in der Volksabstimmung die grösste Chance hätte, angenommen zu werden. Es gibt noch unterschiedliche Meinungen darüber, wie weit man in der Erweiterung des Zweckes gehen soll. Aber in der generellen Zielsetzung besteht darüber im Volk ein Konsens. Wir sind der Meinung, dass wir dem Volk zuerst jene Fragen zur Abstimmung vorlegen sollten, die offensichtlich die grösste Zustimmung finden. Dann kommt als drittes Moment die zeitliche Dringlich-

keit hinzu. Sie wissen, dass wir im Jahre 1983 den Benzinzollzuschlag abbauen müssen, wenn wir die Verfassung respektieren. Und wir haben alle in diesem Saal auf die Einhaltung der Verfassung geschworen.

Die FdP-Fraktion ist also der Meinung, dass die Frage der Benzinzollzuschläge zuerst vor das Volk kommen muss. Nun stellen wir mit Bedauern fest, dass die ganze Sache in unserem Parlament falsch eingefädelt wurde. In unserer Fraktion sind harte Vorwürfe gegen den Bundesrat erhoben worden, dass er die Frage der Zweckerweiterung des Benzinzollzuschlages nicht früher angegangen ist. Die Kritik betrifft nicht Herrn Bundesrat Schlumpf; die Federführung liegt vielmehr beim Finanzdepartement. Wir richten die dringende Bitte an den Bundesrat, die Botschaft über die Treibstoffzölle nun so rasch wie möglich abzuschliessen und dem Parlament zuzuleiten.

In der Fraktion haben wir uns die Frage gestellt, ob wir die Korrektur des Fahrplanes schon im Nationalrat vornehmen sollten. Diese Überlegung war mit ein Grund, warum gestern eine grosse Mehrheit unserer Fraktion dem Verschiebungsantrag von Herrn Bonnard zugestimmt hat. Wir haben auch erwogen, einen Rückweisungsantrag zu stellen. Wir haben darauf verzichtet, und zwar darum, weil wir der Meinung sind, dass das Volk einen Anspruch darauf hat, dass unser Parlament in dieser nun doch schon sehr lange und sehr breit diskutierten Frage endlich eine erste Klärung vornimmt. Unsere Fraktion erwartet aber, dass der Ständerat dann bei der Behandlung der Vorlage den Fahrplan korrigiert. Das kann er tun, indem er die Verhandlungen sistiert. Ich habe in früheren Ratsarbeiten nachgeschlagen und festgestellt, dass das durchaus nichts Neues wäre. Die Kommissionsarbeit ist schon verschiedene Male sistiert worden, um eine ausstehende Botschaft zu einer mit dem Verhandlungsgegenstand verwandten Frage abzuwarten. Damit Sie sehen, wie ernst es unserer Fraktion mit diesem Fahrplan ist, gebe ich Ihnen im ausdrücklichen Auftrag der Fraktion die Erklärung ab, dass wir diesen Vorlagen nach der Behandlung im Ständerat und nach der Differenzbereinigung in der Schlussabstimmung nur zustimmen werden, wenn bis dahin der Fahrplan im Sinne meiner Ausführungen korrigiert ist.

Es geht uns bei dieser geforderten Prioritätenordnung darum, dass der Bürger die Gelegenheit erhält, schrittweise und zeitlich gestaffelt zu den verschiedenen Verkehrsgebühren Stellung zu nehmen und dass er dabei die Entwicklung auf dem Gebiete der Verkehrspolitik und der Finanzpolitik verfolgen und beachten kann. Damit der Stimmbürger diese Möglichkeit erhält, sind wir auch der Meinung, dass über die Steuererhöhung und die Vignette nicht auf dem einzigen Stimmbüchlein entschieden werden soll. Wir lehnen also mehrheitlich den Antrag der Minderheit der Kommission ab, die eine solche Zusammenfassung beantragt. Der Stimmbürger muss die Möglichkeit erhalten, zum einen ja und zum anderen nein zu sagen.

In diesem Sinne tritt die freisinnig-demokratische Fraktion auf die Vorlage ein.

M. Thévoz: A l'heure où nous abordons l'étude des divers projets visant à grever plus lourdement le trafic routier dans son ensemble, le groupe libéral tient à déclarer qu'il a le sentiment très net que la volonté politique du gouvernement n'apparaît pas clairement dans la manière dont les affaires sont conduites. Qu'il s'agisse de la vignette autoroutière ou du projet de redevance sur le trafic des poids lourds, on constate que les décisions adoptées par la majorité de la commission s'écartent résolument de la politique préconisée par le Conseil fédéral dans son message du 16 janvier 1980. Ce message et la politique du Conseil fédéral avaient au moins le mérite d'une certaine concordance avec les recommandations contenues dans le rapport final sur la conception générale suisse des transports. Les propositions de la commission dépassent l'objectif visant à demander au trafic routier qu'il assure une couverture réelle et totale des frais qu'il occasionne à la communauté pour prendre un aspect incontestablement fiscal, voire protec-

tionniste en faveur de nos chemins de fer. Cette tendance est encore accentuée par la volonté, nettement apparente, de mettre plus lourdement à contribution les détenteurs de véhicules étrangers roulant dans notre pays que par le seul biais des taxes frappant les carburants. Cela est particulièrement le cas pour les voitures de tourisme, sujet sur lequel nous reviendrons tout à l'heure.

On ne peut se défendre de l'impression que la majorité de notre commission, en refusant la proposition de renvoi présentée par M. Bonnard et en décidant d'entrer en matière sur ces objets, entend brûler les étapes dans un débat qui n'est pas suffisamment préparé, et sans connaître les répercussions internationales possibles des décisions que nous prendrons. Nous abordons ce débat à un moment qui est également inopportun; nous assumons, de ce fait, un risque politique certain en brandissant la menace d'impôts nouveaux – car, en fait, c'est bien de cela qu'il s'agit – quelques semaines avant que le peuple ne se prononce sur le prochain régime financier. Je n'en dirai pas plus sur ce sujet délicat.

Toutes ces raisons sont suffisantes pour que la majorité des membres de notre groupe adoptent une attitude très critique à l'égard des redevances diverses qui nous sont proposées et sur lesquelles l'un ou l'autre de mes collègues s'exprimera lors de la discussion de détail; mais je puis d'ores et déjà déclarer que nous serons unanimes à nous opposer à la vignette autoroutière qui aurait notamment pour conséquence de pénaliser l'usage des autoroutes construites justement pour drainer la plus grande partie du trafic. Ce serait vraiment un comble que d'inciter certains automobilistes à délaisser ces autoroutes pour encombrer les routes ordinaires. Cette vignette serait également une carte de visite pour le moins inopportune présentée aux touristes étrangers pénétrant dans notre pays. Je voudrais relever à ce propos que, selon des estimations récentes du Conseil fédéral, la somme payée par les automobilistes étrangers roulant chez nous s'élève à plus de 135 millions de francs par le canal des seules taxes frappant les carburants. Avouons que cela n'est déjà pas rien.

Nous aurons une attitude plus nuancée à l'égard de la redevance sur le trafic des poids lourds. Il n'en demeure pas moins que celle-ci pénaliserait l'essentiel des activités vouées à l'alimentation, donc à la culture du sol, activités si étroitement dépendantes des transports routiers. Elle serait aussi discriminatoire pour les centaines de localités non desservies par le rail. Elle le serait aussi et surtout pour les régions à faible densité industrielle comme la Suisse romande. Cela me paraît suffisant pour que je refuse, personnellement, une telle redevance, introduite de surcroît en marge de la conception générale suisse des transports; et ce ne sont pas les pressions exercées, hier encore, par l'Association suisse des transports, qui seront de nature à me faire changer d'avis, bien au contraire.

Quant à la perception de péages sur les tunnels, nous souscrivons à l'avis du Conseil fédéral qui s'y oppose. Nous estimons, en effet, que ces tunnels ont été construits à grands frais pour rapprocher les Confédérés les uns des autres, pour permettre de franchir plus aisément les barrières naturelles qui nous séparent. Ce serait, à notre sens, une erreur politique que de vouloir introduire une telle mesure, mais l'un de mes collègues a une opinion différente, il s'exprimera tout à l'heure.

Quant à l'affectation des droits sur les carburants, je pense qu'il est nécessaire que nous abordions ce sujet pour trouver une solution adéquate; mais dans l'immédiat, puisque telle est la volonté de la majorité de notre conseil, je n'en dirai pas plus et je vous propose d'entrer en matière.

Weber Leo: Ich spreche in erster Linie zu den Tunnelgebühren, dann aber auch zur allgemeinen Lage. Ich bin mir wohl bewusst, dass der Vorstoss für die Tunnelgebühren keine grosse Begeisterung auslösen wird, und ich danke jenen 7 oder 14 Aufrechten, die ihn am Schluss unterstützen werden.

Die Tunnelgebühren verfolgen im Grunde genommen das gleiche Ziel wie die Vignette, nämlich die Erfassung des Transitverkehrs. Die Schweiz war immer ein Transitland. Die Geschichte des Gotthards beweist es, und sie ist es im Zeitalter des Individualverkehrs in einem enormen Ausmass geworden. Wir sind der Meinung, dass der Transitverkehr in irgendeiner Form belastet und abgabepflichtig erklärt werden sollte. Dabei glauben wir, dass die Nachteile, welche der Vignette anhaften, der Tunnelgebühr nicht anhaften. Der Vollzug ist einfach und kostengünstig. Es gibt kein Ausweichen, weil jeder durch das Nadelöhr hindurch muss. Der Ertrag ist zweckgebunden und fällt nicht einfach in die allgemeine Bundeskasse. In erster Linie werden die Tunnelkantone entlastet, Kantone, die aus eigener Kraft die Kosten nicht decken können. Insbesondere machen wir auch ein Geschenk an den Kanton Tessin, der ja im Augenblick grosse finanzielle Sorgen besitzt. Die Tunnelgebühren stellen eine Anwendung des modernen Benutzerprinzips dar, das sich im ganzen Alpenraum durchgesetzt hat. Es gibt keinen Alpentunnel, keinen Scheiteltunnel in den Alpen, den Sie gebührenfrei durchfahren können. Die einzige Ausnahme macht die Schweiz mit dem St. Gotthard und mit dem Bernardino. Die Tunnelgebühren stellen schliesslich auch keinen Einbruch in das Konzept der GVK dar; sie sind im Gegenteil voll mit ihren Zielen vereinbar. Wir haben deshalb die Meinung, dass die Tunnelgebühren die bessere Lösung als die Vignette darstellen.

Das Kreuz dieser Lösung und politisch ihre Schwäche sind die Stellung der südlichen Landesteile und insbesondere eine gewisse Abneigung im Kanton Tessin. Diese Frage beschäftigt uns natürlich auch. Der Vorwurf, wir verstünden die Eidgenossenschaft nicht, weisen wir zurück. Wir verstehen sie sehr gut, schätzen ihre Vielfalt und betrachten diese als wesentlichen Bestandteil unserer Heimat. Deshalb haben wir eine Sonderregelung für die südlichen Landesteile vorgesehen, die wir nicht festgeschrieben haben, sondern für die wir dem Gesetzgeber einen äusserst breiten Spielraum offenlassen. Es wird sich hier nicht nur um gewöhnliche Abonnemente handeln für diejenigen, die öfter den Tunnel durchfahren, sondern man kann auch an Einheimischen-Abonnemente und sogar an Gebührenfreiheit für die direkten Anlieger denken. Im Grunde genommen sind sämtliche Möglichkeiten für eine vernünftige und entgegenkommende Lösung vorhanden. Unserer Auffassung nach ist der Widerstand im Tessin denn auch kein sachliches, sondern ein psychologisches Problem. Wir möchten aber darauf hinweisen, dass die Tunnelgebühren weder die Eigenart des Tessins noch seine Lebensfähigkeit irgendwie bedrohen. Eine Abgabestation am Gotthardtunnel ändert daran nichts. Eine Gebühr von 10 oder 20 Franken hindert keine Fahrt, wie ausländische Beispiele und Erfahrungen zur Genüge beweisen. Die Tessiner sind mit einer bescheidenen Gebühr auch nicht schlechter gestellt als zum Beispiel die Oberwalliser, die, wenn sie in ihre Heimat zurückkehren wollen, sei es am Lötschberg, sei es beim künftigen Furkatunnel, Bahngebühren bezahlen müssen. Ich glaube, auch das müsste man einmal klarstellen. Wenn trotzdem scharfer und zum Teil rüder Protest aus dem Tessin zu uns klingt, so sind das eben doch mehr Empfindlichkeiten, für die ich nicht sehr viel Verständnis habe und die auch zunehmend im Tessin nicht mehr geteilt werden. Diese Empfindlichkeiten sollten im gegenseitigen Gespräch abgebaut werden können, und wir zweifeln nicht daran, dass dieses am Schluss zu einer positiven Wendung führen wird.

Schliesslich ist nicht zu vergessen, dass am Anfang des Gotthard-Strassentunnels sowohl der Kanton Uri wie der Kanton Tessin Tunnelgebühren vorgeschlagen haben und dass es sogar einen internen Bundesratsbeschluss aus dem Jahre 1964 gibt, wonach Tunnelgebühren für die Finanzierung des Strassentunnels beschlossen worden sind. Später kam es anders. Aber immerhin, so absurd ist dieser Gedanke also trotzdem nicht.

Ich möchte kurz etwas sagen zum Verhältnis der Tunnelgebühren zur Vignette. Wir betrachten die Vignette als eine

Alternative, zwar als schlechtere Alternative, aber immerhin als eine echte Alternative. Die Vignettenfrage ist ja auch wieder aufgegriffen worden im Rahmen der Vorstösse für eine Tunnelgebühr und durch den Kuss der Tunnelgebühren aus ihrem vierjährigen Dornröschenschlaf aufgeweckt worden. Wenn die Vignette angenommen werden sollte in diesem Saal und nachher vom Volk, so überlegen wir uns selbstverständlich ernsthaft, ob eine Tunnelgebühr noch einen Sinn hat. Unsere Vorstösse erfolgten nicht zuletzt auch im Sinne der Leistung von Schrittmacherdiensten.

Eine letzte Bemerkung zu den Verkehrsabgaben und zur Stellungnahme des Bundesrates im allgemeinen: Wir haben einiges Verständnis, dass der Bundesrat bei den Tunnelgebühren nicht vordringen konnte und ihm staatspolitische Überlegungen Zurückhaltung auferlegen. Weniger Verständnis haben wir dafür, dass er jetzt auch noch die Vignette ablehnt, einmal deshalb, weil der Bundesrat nicht ganz unschuldig ist – wenigstens einige Mitglieder des Bundesrates –, dass der Vorstoss Kaufmann/Wellauer überhaupt erfolgte. Und jetzt lässt er diese beiden Herren im Regen stehen! Ich habe auch wenig Verständnis für die Ablehnung durch den Bundesrat angesichts der Lage bei den Bundesfinanzen.

Da präsentiert gestern ein Bundesrat Ritschard das Budget für das Jahr 1982 mit über 1 Milliarde Defizit und macht für die nächsten Jahre uns allen das Herz schwer mit ausgesprochen schlechten Aussichten. Da sucht ein Bundesrat mit der Laterne alle Schlupfwinkel der Eidgenossenschaft nach neuen Einnahmen ab; jene aber, die offen da liegen und vom Parlament präsentiert werden, verschmäht er. Wenn einem das Wasser am Hals steht, fragt man nicht mehr nach dem System, nach welchem der Rettungsanker gebaut worden ist, sondern hält ihn fest. Das sollte hier auch der Bundesrat tun.

Unseres Erachtens hätte der Bundesrat die Sache mindestens laufen lassen sollen, auch wenn er der Meinung ist, es sei nicht ganz systemkonform, was man noch verstehen kann. Er müsste sich dann mindestens sagen: Wenn das Parlament das schon will, halten wir nicht den Schuh zwischen Tür und Schwelle, sondern lassen der Sache den Lauf. Wir sind der Meinung, dass diese vorgezogenen Abgaben eine Flurbereinigung darstellen, die notwendig ist, damit wir am Schluss überhaupt aus dem Dickicht der Strassenfinanzierung herauskommen.

M. Frey-Neuchâtel: Aujourd'hui, nous enterrons la conception globale suisse des transports par un débat intempestif qui ne pourra être suivi que d'un vote de confusion; vote de confusion car notre conseil balance constamment entre les objectifs d'une politique fiscale et ceux relevant d'une politique des transports. Faut-il augmenter les recettes de la Confédération en taxant davantage les usagers de la route ou faut-il en priorité s'attacher à réduire les inégalités de concurrence entre le rail et la route? Là est la question. Quant à moi, je n'approuverai que les mesures favorisant une meilleure complémentarité des moyens de transport. Ce n'est manifestement pas le cas de la vignette autoroutière. L'automobiliste paie une part équitable à la construction du réseau des routes nationales. Il serait simplement faux de l'imposer encore plus.

La Suisse, comme le relève le Conseil fédéral, serait le seul pays d'Europe de l'ouest percevant à la frontière une taxe autoroutière ayant le caractère d'une redevance fiscale. Pour notre tourisme, on peut souhaiter une meilleure image. La perception de la vignette constituerait d'ailleurs une faute coûteuse puisque la Confédération devrait engager au moins 110 fonctionnaires supplémentaires. Ajoutons que les automobilistes qui résident dans des cantons ne disposant pas d'un réseau autoroutier important seraient particulièrement frappés. J'observe que c'est le cas d'une grande partie de la Suisse romande. Au passage, je relève qu'en 1981, soit 22 ans après le début de la construction des routes nationales, aucune autoroute ne relie encore la Suisse allemande à la Suisse romande. Ce n'est pas une

erreur, c'est une faute politique. Je voterai donc contre la vignette.

En revanche, j'approuverai la perception d'une taxe sur les poids lourds, car elle permettra de réduire quelque peu les distorsions de concurrence entre le rail et la route. Ces distorsions provoquent un manque-à-gagner pour les CFF de quelque 100 millions de francs par année. La proposition de la majorité de la commission constituée, à mes yeux, la seule solution transitoire qui soit acceptable dans le contexte politique actuel, soit avant la discussion sur la conception globale suisse des transports.

Certes, la version du Conseil fédéral a le mérite de favoriser plus efficacement la complémentarité des moyens de transport en pénalisant les transports à longue distance, mais elle a le gros inconvénient d'être compliquée dans son application. Au surplus, l'exonération de la taxe prévue pour les véhicules utilitaires étrangers, dans la zone frontière suisse, créerait une nouvelle distorsion de concurrence au sein des transports routiers, cette fois, en faveur des entreprises étrangères. Rappelons que la zone frontière suisse couvre une surface très importante et qu'elle comprend environ un million d'habitants.

Enfin, je m'exprimerai brièvement au sujet du postulat de la commission concernant l'affectation du produit des droits d'entrée et de la surtaxe de 30 centimes par litre sur les carburants. Ces prochaines années, des excédents de trésorerie importants vont apparaître: 300 millions de francs en 1983, 400 à 500 millions de francs en 1985, 700 à 800 millions de francs en 1988. On peut d'ores et déjà craindre que le Conseil fédéral ne tombe dans la tentation de verser ces surplus à la caisse générale de la Confédération. Le vrai débat aura cependant lieu l'an prochain lorsque le Conseil fédéral nous fera parvenir son message relatif à la nouvelle répartition de ces taxes et surtaxes. Aujourd'hui, je me bornerai à relever que les cantons, et les communes surtout, doivent consacrer une part importante de leurs ressources générales aux routes.

Pour terminer, je me permets de vous poser une question, Monsieur le conseiller fédéral: le Conseil fédéral est-il prêt à corriger cette situation en affectant une partie de ces futurs excédents au financement du trafic urbain, par le biais des cantons, dans un sain fédéralisme?

M. Cevey: Les conclusions de la commission présidée par M. Nebiker me paraissent malheureuses sur plusieurs points. Tout d'abord en ce qui concerne le calendrier des décisions à prendre. Je crains que les membres de la commission n'aient pas apprécié d'une manière suffisante les risques qu'ils font courir à la conception globale des transports par leur coup d'accélérateur. Si nous les suivons, nous allons contribuer de toute évidence au démantèlement de cette fameuse conception dont on parlera bientôt en utilisant le propos de l'un de nos collègues: «Es war einmal eine Gesamtverkehrskonzeption!» Il ne s'agit pas de jouer les «Cassandra». Il convient, néanmoins, de prendre garde à un penchant fâcheux du Parlement, générateur de critiques de plus en plus nombreuses et d'une perte de confiance de la part de nos concitoyens, penchant qui consiste à consacrer beaucoup de temps et d'efforts à mettre sous toit une conception générale pour multiplier ensuite les dérogations et les exceptions propres à vider de sa substance cette somme de réflexions et de principes directeurs.

Ensuite, il m'apparaît regrettable que la commission, dans sa majorité, s'évertue à tenter de nous faire prendre des décisions sur des taxes et redevances nouvelles en matière routière avant que l'on puisse décider de l'avenir de ce qui existe déjà, c'est-à-dire des recettes provenant des droits de base et de la taxe supplémentaire sur les carburants. La commission veut nous faire voter une redevance sur le trafic des poids lourds et une vignette autoroutière, qui devraient rapporter quelques centaines de millions de francs, sans que soit fixé d'abord le sort des droits et de la taxe supplémentaire sur les carburants dont le rendement a

dépassé, vous le savez, un milliard et demi en francs de 1980.

Cette démarche n'est pas logique et surtout elle recèle un grave danger; car, au moment où il devra décider du maintien des ressources impressionnantes qui ont permis notamment la réalisation de notre réseau autoroutier, au moment où il devra accepter une nouvelle affectation de cette manne bienfaisante, comment le peuple réagira-t-il? Ne clamera-t-il pas sa lassitude et sa grogne pour finir par nous opposer un non clair et net? On me dira en l'occurrence que ce n'est pas tout le peuple qui sera touché. Certes, tous nos concitoyens ne roulent pas en voiture; mais ils sont tout de même plus de deux millions à détenir un permis de conduire, et tous adultes, donc habilités à voter.

J'en viens maintenant à quelques considérations plus particulières. Concernant la redevance sur le trafic des poids lourds, je me réfère aux idées que développera mon collègue vaudois, Jacques Martin. C'est plutôt de la vignette que je me permets de vous entretenir.

Une vignette qui, à vrai dire, a bien divisé la commission, puisqu'il a fallu, d'après nos renseignements, la voix du président Nebiker pour déterminer une majorité en sa faveur. Une vignette que ses pairs avouent considérer comme le fruit de préoccupations uniquement fiscales.

Une vignette qui, compte tenu des droits et taxes sur les carburants, introduit en cette matière le système détestable de la double imposition.

Une vignette dont on souligne le montant dérisoire, trois fois dix francs, mais que je dénonce comme un moyen tracassier aux conséquences beaucoup plus coûteuses.

Une vignette qui aura un effet dissuasif sur les très nombreux hôtes européens de notre pays qui gagnent nos stations touristiques en voiture dans une proportion de 45 à 75 pour cent.

Une vignette qui, imposée à l'entrée sur notre territoire, provoquera des embouteillages et des files d'attente dont les bouchons déjà pénibles aujourd'hui, à certains passages douaniers, ne sont que la modeste préfiguration.

Une vignette que des automobilistes tenteront d'éviter en choisissant des itinéraires en dehors des autoroutes et en accroissant ainsi, comme l'a dit notamment M. Thévoz, les nuisances – bruit, gaz, dangers divers – que l'on a précisément voulu diminuer par les routes nationales.

Une vignette qui symbolisera en permanence le traitement inéquitable entre citoyens appelés, par leur travail ou leur domicile, à utiliser souvent les autoroutes et, d'autres citoyens qui, pour des motifs du même ordre, ne circuleront que très rarement sur ce réseau routier.

Une vignette qui contribuera à tuer l'image d'une Suisse où il fait bon vivre et séjourner hors de contraintes policières qui rythment l'existence des gens dans trop de pays de notre monde, l'image d'une Suisse qui a su éviter jusqu'à maintenant les péages coûteux et souvent tracassiers comme les contrôles douaniers excessifs.

Bref, et je termine par là, une vignette qui, détournant les touristes de la Suisse, non seulement nuira à notre tourisme en général, mais diminuera sans doute la part, estimée à 270 millions de francs, des automobilistes étrangers dans les recettes provenant de l'essence achetée sur notre territoire, une vignette dont la presse touristique étrangère annonce déjà les effets regrettables.

Bref, chers collègues, une vignette qui ne vaut pas la colle qui permettra aux contrôleurs en uniforme fédéral de l'apposer sur les pare-brise de nos hôtes en guise de souhait de bienvenue.

Une vignette que je vous demande de refuser comme un moyen dérisoire, tracassier, contre-productif, de résoudre le grave problème des finances fédérales.

Rüttimann: Die aargauische CVP-Kantonalpartei, welcher vorzustehen ich die Ehre habe, hat Ende letzten Jahres beschlossen, eine Volksinitiative zur Einführung einer Tunnelgebühr zu lancieren. Die Unterschriftensammlung ist in vollem Gange. Dieses Vorgehen drängte sich für uns des-

halb auf, weil die damals noch bestehenden zwei Verkehrsgebührenkommissionen (Kaufmann und Nebiker) wie auch der Bundesrat einer Tunnelgebühr nicht freundlich gesinnt waren und die Einzelinitiative Leo Weber ablehnten. Unser Vorgehen hatte also nicht einfach einen Wahlgag oder Zweckopportunität als Hintergrund, sondern entsprang einer weitverbreiteten Forderung unserer Bürger.

Wir dürfen wohl ohne Übertreibung festhalten, dass die Lancierung unserer Initiative den Bundesrat wie die Kommissionen in Trab versetzte, endlich das heisse Eisen der Verkehrsgebühren anzufassen. Es schleckt auch keine Geiss weg, dass der Bundesrat selbst (wie das schon Herr Weber betont hat) Anfang der sechziger Jahre in einem Beschluss festhielt – als er Projekt- und Kreditbegehren über den Gotthard-Basistunnel ans Parlament leitete –, dass selbstverständlich bei der Eröffnung Tunnelgebühren erhoben werden müssten. Parlament und Volk haben dies unwidersprochen hingenommen; namhafte Parteien – nicht nur die CVP – der Schweiz, auch Verbände und Gewerkschaften haben sich in späteren Vernehmlassungen ebenfalls dahingehend ausgesprochen.

Inzwischen sind fast alle Rufer vor der damaligen Selbstverständlichkeit in die Knie gegangen. Man dürfe dies unseren lieben Mitbürgern im Tessin nicht antun, die sich durch eine Tunnelgebühr diskriminiert fühlen. Wir haben keinen Augenblick daran gedacht, den auch von uns geschätzten und geliebten Tessiner Freunden etwas anzutun. Die Tunnelgebühr richtet sich nicht gegen Tessiner, Walliser, Bündner oder wen auch immer, sondern einzig und allein an jene, die diese schnellen und praktischen, aber im Unterhalt sehr teuren Alpendurchstiche benützen. Für Anlieger haben wir ausdrücklich Erleichterungen oder gar eine Befreiung, insbesondere für den lebenswichtigen Verkehr, vorgesehen. Dazu kommt, wie wir aus zuverlässigen Kreisen im Tessin erfahren, dass der Widerstand gegen die Tunnelgebühr in diesen heissen Sommertagen in Anbetracht der Blechlawine, die der Gotthard-Strassentunnel der Leventina beschert habe, merklich geschmolzen sei.

Unsere Volksinitiative deckt sich also in der Stossrichtung mit der Einzelinitiative Weber und hat subsidiären Charakter. Wenn Sie hier – entgegen dem Antrag von Bundesrat und Kommission – der Einzelinitiative zustimmen könnten, würde die Volksinitiative hinfällig. Wir sind der Meinung, dass gerade im Sinne einer echten und wahren Demokratie die Tunnelgebührenfrage dem Volksentscheid nicht vorenthalten werden darf. Es geht doch wohl nicht an, dass wir eine einzige unter anderen Ideen auf der Auswahlpalette nicht zum Entscheid präsentieren, die ausgerechnet vom Volk her immer wieder vorgeschlagen wird. Sprechen Sie einmal mit der sogenannten Basis, drei von vier Bürgern werden Ihnen entgegenhalten: Warum bringt ihr die Tunnelgebühr nicht, obwohl diese durch unsere Alpennachbarn bereits mit Erfolg praktiziert wird? Verschiedene Meinungsumfragen der letzten Zeit haben ähnliche Ergebnisse gebracht. Herr Schalcher hat Ihnen heute morgen die Frage unterbreitet, ob wir denn immer an Bürger vorbei politisieren oder die vielgerühmte sogenannte Führungsposition einnehmen wollen. Ich bitte Sie deshalb meinerseits, der Einzelinitiative Weber zuzustimmen.

Zur Schwerverkehrsabgabe. Aus meinen bisherigen Ausführungen können Sie den Schluss ziehen, dass ich nicht für eine Null-Lösung in Sachen Verkehrsabgaben plädieren will. Auch ich teile die Ansicht, dass die privaten Verkehrsteilnehmer ihren Obolus an die Leistungen des Staates zu entrichten haben und sogar als Staatsbürger an geordneten Bundesfinanzen interessiert sein dürften. Doch sollten wir das Kind nicht mit dem Bade ausschütten. Ich weiss, dass es auch Leute auf dem Verkehrssektor gibt, die überhaupt nichts an Verkehrsabgaben akzeptieren wollen. Die grosse Mehrheit des Transportgewerbes dürfte sich aber mit einer mässigen, verkräftbaren Belastung abfinden. Diese sehe ich im Vorschlag unserer Kommissionsmehrheit, mit der Gröszenordnung von rund 150 Millionen Franken. Zusammen mit der Tunnelgebühr würde dies dann zwischen 250 und 300

Millionen Franken Mehreinnahmen jährlich ergeben; alles in allem eine verkräftbare Lösung.

Nun schwebt der Kommission aber offensichtlich vor, nach einer Übergangsphase (spätestens 1990 und frühestens bei der Verwirklichung der GVK) dem bundesrätlichen Vorschlag näherzurücken. Ich lehne diesen aus zwei Gründen ab:

1. Der Vorschlag des Bundesrates geht in seiner Absolutheit zu weit. Nach seiner Schätzung 350 bis 400 Millionen Franken von einem Jahr zum anderen dem Transportgewerbe aus den Taschen reissen zu können, grenzt wirklich an eine Illusion, denn die Transportunternehmer werden diese horrende Summe auf ihre Kunden abwälzen müssen. Das Resultat wäre ein unvermeidlicher Teuerungsschub, insbesondere im Nahrungsmittel- und Bausektor.

2. Die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe nach Kilometerleistungen, wie sie der Bundesrat vorschlägt, steht unserem bisher verfolgten regionalen Struktur- und Entwicklungskonzept diametral entgegen. Nicht nur unsere Berggebiete, auch alle mit dem öffentlichen Verkehr nicht oder schlecht erschlossenen Randgebiete würden dadurch noch mehr ins Hintertreffen versetzt.

(*Glocke des Präsidenten*) Herr Präsident, ich bitte noch um zwei Minuten; ich bin das erste Mal am Pult in dieser Session und hoffe auf Verständnis. (*Zustimmung*)

Am Beispiel der Nahrungsmittelverteilung lässt sich sehr leicht darlegen, dass die Versorgung einer Agglomeration von der Stadt aus sowohl in bezug auf die Distanz wie auf den Umsatz ungleich kostengünstiger zu stehen kommt als die Versorgung von Rand- und Berggebieten. Bisher konnten infolge einer Transportkosten-Mischrechnung einheitliche Preise gehalten werden, was aber mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen, progressiv sich steigernden Kilometer-Schwerverkehrsabgabe zweifellos nicht möglich wäre. Ich plädiere also – ohne einer Lastwagenlobby anzugehören, wie es einem gerne vorgeworfen wird – für eine vernünftige Behandlung unseres Lastwagen-Transportgewerbes. Ich glaube, dieses Gewerbe erbringt neben unseren öffentlichen Verkehrsmitteln eine beachtliche volkswirtschaftliche Leistung. Wir sollten nicht einen Keil zwischen den öffentlichen und privaten Verkehr zu treiben versuchen, sind beide doch hinlänglich aufeinander angewiesen.

Darum plädiere ich nochmals dafür, der Mehrheit der Kommission mit der sogenannten Übergangslösung *grosso modo* und der Tunnelgebühreninitiative zuzustimmen.

Die Vignette würde ich persönlich aus den Gründen, wie sie der Bundesrat angeführt hat, eher ablehnen, doch glaube ich, dass wir – weil wir sämtliche Möglichkeiten dem Volk zum Entscheid vorlegen sollten – hier auch der Vignette zustimmen müssen. Was die Zweckbindung betrifft, unterstütze ich die Motion des Ständerates in dem Sinne, dass diese bedingt, also im Rahmen des Strassenverkehrs, erweitert werden sollte.

Fischer-Häggligen: Bei der ganzen Diskussion um die neuen Verkehrsabgaben bekommt man leicht den Eindruck, dass man immer mehr von einer einheitlichen Betrachtung abkommt und aus der momentanen Stimmung heraus einmal dies und einmal jenes aus der Schublade zieht.

Zwar gibt es eine schöne Gesamtkonzeption, an deren Verwirklichung bald niemand mehr glaubt. Stück um Stück versucht man herauszubrechen, bis von einer Gesamtkonzeption nichts mehr übrig bleibt. Nun, sie ist ja eine Krankheit unserer Zeit, die «Konzeptionitis». Man entwirft, projiziert, diskutiert, aber realisieren tut man eigentlich sehr wenig von all den schönen Vorschlägen, die viele dicke Bücher füllen.

Ein Weiteres kennzeichnet die Diskussion rund um den Verkehr. Man versucht immer mehr, den öffentlichen Verkehr gegen den individuellen Verkehr auszuspielen und alle Übel unserer Zeit dem Auto und dem Strassenbau in die Schuhe zu schieben. Dabei können die Verkehrsprobleme nur in einem engen Zusammenspiel zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr gelöst werden. Keiner der beiden Ver-

kehrsträger ist in der Lage, die Probleme allein zu bewältigen. Trotz allen Anstrengungen im öffentlichen Verkehr, die ich voll unterstütze, wird der Individualverkehr auch in Zukunft eine dominierende Stellung haben.

Wir sind auf dem Weg, auch zwischen guten und bösen Strassen zu unterscheiden. So gehört die Autobahn zu den bösen. Neuestes Beispiel: Die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz hat am Samstag in Freiburg gefordert, den Bau von National- und Expressstrassen sofort einzustellen. So einfach ist das; so ring lassen sich die Probleme lösen! Dabei vergessen wir, dass jede Strassenkategorie ihre ganz bestimmte Aufgabe zu erfüllen hat. Die Autobahnen entlasten all jene Strassen, die für den lokalen und regionalen Bereich von Bedeutung sind. Sie entlasten vor allem unsere Dörfer und Städte und tragen somit Entscheidendes zum Umweltschutz bei. Umweltschutz ist nämlich auch Menschenschutz, Schutz der Menschen vor Lärm und Abgasen in ihren Häusern, Wohnungen, Dörfern und Städten. Das wird vielfach vergessen. Weil jeder Strassentyp seine bestimmte Funktion hat, ist es auch wenig sinnvoll, gewisse Strassen mit zusätzlichen Gebühren, seien es Autobahnvignette oder Tunnelgebühren, zu belasten.

Ein Weiteres: Bei den nun vorliegenden Projekten, die mehr Mittel in die Bundeskasse bringen sollen, sind wir auf dem besten Weg, den gleichen Fehler zu machen wie seinerzeit bei unseren Bemühungen, die Bundeskasse mittels Mehrwertsteuer zu sanieren. Man will wieder einmal zuviel auf einmal! Man will eine Autobahnvignette, man will eine Schwerverkehrssteuer, man will den Treibstoffzoll und den Zollzuschlag vermehrt in die Bundeskasse fliessen lassen. Für alle vier Vorhaben braucht es die Zustimmung des Volkes. Glaubt jemand in diesem Saal im Ernst, dass das Volk viermal Ja sagen wird für zusätzliche Mittel für die Bundeskasse und für die Strassenrechnung der Kantone? Nur der grösste Optimist mag an ein solches Wunder glauben.

Mir scheint, wir sollten uns vorab einmal im klaren sein, was wir wollen, was machbar ist, und vor allem, was für die Bundeskasse interessant ist. Wir sollten einmal mehr Prioritäten setzen und überlegen, was sich am ringsten und mit dem kleinsten Aufwand und Risiko verwirklichen lässt.

Erste Priorität müsste aufgrund der aufgeführten Kriterien eindeutig die Weiterführung des Treibstoffzollzuschlags haben. Hier kann ich die Ausführungen von Kollege Lühinger voll unterstützen. Der Stellungnahme des Bundesrates können wir entnehmen, dass ab zirka 1983 420 Millionen Franken frei werden. Dieser Betrag wird bis ins Jahr 1990 auf eine runde Milliarde anwachsen. Der Bundesrat verspricht in seiner Stellungnahme, noch dieses Jahr die Botschaft über die Änderung des Treibstoffzollzuschlags zu veröffentlichen. Ich glaube, wir sollten alles daran setzen, damit diese Vorlage beim Volk Gnade findet.

Die Zustimmung wird jedoch ernsthaft in Frage gestellt, wenn wir dem Volk vorgängig die Autobahnvignette unterbreiten. Nachher hat das Volk das Gefühl, es habe nun bereits etwas zugunsten der armen Bundeskasse geleistet, so dass der Zollzuschlag, um einen günstigeren Benzinspreis zu realisieren, abgebaut werden könnte.

Ich möchte den Bundesrat bitten, uns den Fahrplan über die Gesamtverkehrs-konzeption und über den Abstimmungsmodus genau darzustellen, und insbesondere möchte ich von ihm hören, dass die Abstimmung über den Zollzuschlag der Abstimmung über die Autobahnvignette vorgezogen wird.

M. de Chastonay: Sans vouloir contester que la caisse fédérale est toujours en mauvaise posture, je dois constater que notre conseil se trouve, lui, en une position inconfortable pour tenter de mener à bien la lente mais patiente réforme des finances fédérales.

Bien que l'on ait prétendu hier, à juste titre d'ailleurs, que nous n'avions plus le temps d'attendre en matière d'assainissement des finances fédérales, nous pensons que le peuple et les cantons sont aussi en droit d'attendre, de notre part, l'élaboration de projets financiers qui puissent attirer sur eux sinon la sympathie – les taxes et redevances

nouvelles ne le feront jamais – du moins certains courants favorables. Et, dans l'état actuel des choses, j'en viens à me demander si l'orientation que nous avons prise est véritablement la bonne, même si l'on nous assure que les effets des projets que nous débattons verront leur durée limitée aux années 90. Je m'explique.

En ce qui concerne tout d'abord les droits d'entrée et les taxes sur les carburants, il convient de rappeler ici qu'une motion a été adoptée par le Conseil des Etats le 18 juin dernier, qui demande l'affectation d'une partie du produit des droits sur les carburants à la construction et à l'entretien des routes cantonales et communales. Sachant que les dépenses routières des communes ne sont couvertes par leurs recettes spécifiques qu'à concurrence de 21 pour cent, on mesure d'emblée la charge qui est la leur en matière routière. Aussi serait-il peut-être indiqué que nous prenions également en considération, dans nos projets, cette difficile situation des communes. Notre conseil, de son côté, est saisi à ce propos d'un timide postulat de la commission, postulat qui est bien moins précis, quant à son contenu et à sa portée, que la motion à laquelle je viens de faire allusion. Et je constate hélas, aujourd'hui, que la commission conteste la motion du Conseil des Etats, selon le rapport écrit qui nous a été distribué il y a quelques heures à peine.

Cette situation, c'est le moins qu'on puisse en dire, ne recoupe pas en elle la transparence qu'on serait en droit de souhaiter, d'autant que nous ne sommes pas encore en possession du message du Conseil fédéral relatif à la modification de l'article 36^{ter} de la constitution traitant de la question des droits sur les carburants. J'en viens à la vignette.

A ce propos aussi, il existe une profonde divergence entre la position négative du Conseil fédéral, telle qu'il l'a exposée dans son avis du 21 septembre 1981, distribué le 2 octobre dernier, d'une part, et, d'autre part, l'avis de la commission qui, saisie d'une initiative parlementaire tendant à introduire le péage sur les autoroutes, est favorable à cette nouvelle contribution financière.

J'aborde enfin la redevance sur le trafic des poids lourds. Dans ce domaine également, les points de vue respectifs du Conseil fédéral, de la majorité et de la minorité de la commission sont contradictoires. Ici, on évoque une redevance déterminée selon les coûts d'infrastructure routière imputables au trafic; là, on propose une redevance annuelle proportionnelle au tonnage des véhicules; ailleurs, enfin, on réclame un forfait annuel découpé en tranches pour les étrangers. Et quand on sait que l'initiative qui vient d'être lancée pour une juste imposition du trafic des poids lourds ne sera pas retirée dans le cas où les Chambres accepteraient l'avis majoritaire de la commission, lorsqu'on constate qu'elle sera retirée au cas où les propositions de la minorité seraient acceptées – je me réfère à ce propos aux circulaires de l'Association suisse des transports qui ont été distribuées dans cette salle – l'on mesure d'emblée que la chevauchée de nos débats non seulement ne sera pas aisée, mais comportera dans l'opinion publique un relent d'indécision, dévoilera une carence de consensus qui ne peuvent être que négatifs pour le jugement que le peuple et les cantons devront s'en faire en temps utile. Et puis, le projet de redevance sur le trafic des poids lourds, que ce soit dans la version de la majorité ou dans celle de la minorité de la commission, ne me paraît pas suffisamment nuancé. On sait que les consommateurs des régions périphériques de montagne, peu ou mal desservies par le rail ou par le réseau des routes nationales, sont beaucoup plus tributaires du transport routier que ne le sont les habitants de l'intérieur du pays ou de régions mieux irriguées à tous points de vue. Dès lors, il ne me paraît guère équitable de faire supporter aux populations des régions de montagne une charge inhérente à la taxe sur les poids lourds presque deux fois plus élevée que la moyenne suisse et presque trois fois plus élevée que dans les régions du Plateau. A ce propos, je dois regretter que la commission n'ait pas jugé utile d'assortir son projet d'une véritable proposition de

péréquation destinée à ristourner à l'économie des cantons périphériques et de montagne ce que la taxe sur les transports par poids lourds lui enlève par rapport aux bénéfices que retirent les régions plus favorisées du pays, en matière de communications ferroviaires et autoroutières.

Je termine en me demandant également, dans le cadre d'une autre suggestion que je me permets de faire, s'il n'eût pas été indiqué de percevoir une redevance sur les poids lourds limitée au seul trafic commercial empruntant les routes nationales, les montants à payer s'échelonnant selon la capacité de transport des véhicules. Cela devrait permettre de taxer les vrais bénéficiaires suisses ou étrangers du réseau helvétique des routes nationales tout en encourageant le choix du ferroutage. Et cette solution, à l'instar de ma proposition de péréquation, ménagerait les transporteurs des régions de montagne sis à l'écart des grandes voies de communication, en évitant de les grever de taxes nouvelles pour un trafic de caractère surtout local et régional qui n'aura peut-être jamais l'occasion d'emprunter une autoroute.

J'attends avec intérêt soit de la part de la commission, soit de la part du représentant du Conseil fédéral, les réponses à mes interrogations, réponses qui détermineront mon attitude dans la suite des débats.

Oehen: Es gibt kaum ein anderes Gebiet in unserer politischen Landschaft als jenes der zusätzlichen finanziellen Belastung des Verkehrs, wo im Volk ein so ausgeprägter Konsensus besteht. Seit vielen Jahren und je länger, je mehr wundert sich der einfache Bürger, wieso sich die verantwortlichen politischen Behörden nicht bücken wollen, um das auf der Strasse liegende Geld zugunsten der notleidenden Bundeskasse aufzulesen. Meine heutigen Concittadini haben mir im Vorfeld dieser Debatte in äusserst klarer und temperamentvoller Weise zu verstehen gegeben, dass sie von einem Parlament und einer Regierung nicht viel halten, die nicht fähig zu sein scheinen, endlich und vor allem rasch gemäss Vernunft und Volkswillen zu handeln. Auf eine Vorhaltung, dass gerade die Tessiner Regierung, die Tessiner Vertreter im Parlament zum Beispiel, die Tunnelgebühren als diskriminierend für den Südkanton energisch ablehnten, ertete ich regelmässig ein verächtliches Lachen und die entschiedene Aufforderung: «Lasst endlich uns, lasst das Volk abstimmen, dann werdet ihr sehen, was wir denken.» Die Tessiner Bevölkerung geht sehr selten in den kalten Norden; für sie ist die angebliche Diskriminierung durch Vignette oder Tunnelgebühr überhaupt kein Thema. Aber selbst Geschäftsleute, die regelmässig in die Svizzera interna fahren, begreifen die Argumentation der Diskriminierung nicht.

Was erbittert unser Volk so sehr? Doch ganz eindeutig die Tatsache, dass Millionen ausländischer Fahrzeuge unsere teuren Bauwerke, gleichgültig ob Autobahnen im Mittelland, den Städten oder im Gebirge, mit Tunnels benutzen können, ohne einen Beitrag an die Kosten leisten zu müssen. Tatsächlich, parallel zum langsamen Zusammenschluss der Autobahnteile von Basel bis Chiasso und der Fertigstellung der Autobahn Genf–Romanshorn benutzen immer zahlreichere Millionen von Automobilisten, immer mehr Transporteure, die Schweiz nur noch als äusserst günstige Transitstrecke im Nord–Süd- und Ost–West-Verkehr. Der Bürger begreift aber ohne weiteres, dass aus rechtlichen Gründen nicht nur der ausländische Fahrzeughalter mit Wohnsitz im Ausland zur Kasse gebeten werden kann, dies obwohl ja bekanntlich der Schweizer Automobilist über die Abgaben auf dem Treibstoff schon heute seinen Anteil an den Bau und die Unterhaltskosten leistet. Da sich der grösste Teil der Bevölkerung zudem Rechenschaft gibt über die Problematik und Folgen des übersteigerten Privatverkehrs, ist er vielleicht zu einer Belastung, nicht nur zur Deckung der Strassenkosten, sondern auch zur Finanzierung der Gesamtaufgaben des Bundes zu gewinnen. Dies trotz der Opposition der Führungsgremien der Strassenverkehrsverbände, die – so hat man den Eindruck – ihre Opposition unbekümmert um die Meinung ihrer Mitglieder ausüben.

Wenn wir auf dem Gebiet glaubwürdig bleiben wollen, ist jetzt ein Schritt vorwärts zu machen. Ich bitte Sie deshalb, auf die Kommissionsvorschläge einzutreten.

Ein Wort zur Schwerverkehrssteuer: Die Tatsache, dass der Schwerverkehr die durch ihn verursachten Kosten bei weitem nicht deckt, lässt es als vordringlich erscheinen, die Vorlage des Bundesrates, d. h. die Schaffung eines Verfassungsartikels zur Ermöglichung einer Schwerverkehrsabgabe in der Form des Vorschlages unserer Kommission zu realisieren. Diese positive Beurteilung fällt mir an sich nicht leicht, da damit gleichzeitig ein anderes bereits bestehendes Problem verschärft werden kann, sofern bei der dann zumaligen Ausarbeitung des Gesetzes keine optimalen Lösungen gefunden werden sollten. Ich denke hier an die wirtschaftlich schwachen, dünn besiedelten Randgebiete unseres Landes, die vernünftigerweise vor neuen Belastungen geschont werden sollten. Wenn uns dies nicht gelingt, wird unser erklärter Wille, die wirtschaftlich schwachen Gebiete zu stärken, die oftmals nur über den Lastwagenverkehr erschlossen werden können, zu reinen Deklamationen. Um dieses Problem zu entschärfen, schlägt die Kommission eine Pauschalabgabe vor. Wir stimmen diesem Vorgehen zu, obwohl es verkehrspolitisch und energiepolitisch falsch ist. Eine bessere Lösung schlägt die Kommissionsminderheit Bundi vor, denn damit wird bereits ein gewisser verkehrspolitischer Steuerungseffekt erzielt. Es gilt hier einfach, das Problem der Unterdeckung der durch den Schwerverkehr verursachten Kosten einer Lösung entgegenzuführen und gleichzeitig negative Nebenwirkungen möglichst klein zu halten. Ausgesprochen nachteilig kann sich eine Schwerverkehrssteuer für die Landwirtschaft auswirken, sofern sich der Bundesrat nicht zu einem gerechten Ausgleich der damit steigenden Produktionskosten über die Anpassung der Preise durchringen sollte. Ich erwarte jedoch mit aller Bestimmtheit, dass der Bundesrat kein Interesse an einem weiteren Bauernsterben, insbesondere in den Randgebieten, hat und aufhört, immer wieder einen Teil der steigenden Produktionskosten der Landwirtschaft aufzubürden.

Darf ich hier noch ein einziges Wort zum Problem Autobahnvignette verlieren. Der Kommissionsprecher deutscher Zunge hat praktisch sämtliche meine Argumente hier erwähnt. Ich brauche auf die Details deshalb nicht einzugehen. In Ergänzung seiner Ausführungen möchte ich lediglich darauf hinweisen, dass der Bundesrat im Volk immer unglaubwürdiger wird, unglaubwürdig in bezug auf seine Finanzpolitik. Immer wieder höre ich die Frage: «Wenn es doch um die Bundeskasse so schlecht steht, wieso weigert sich dann der Bundesrat, eine Geldquelle zu erschliessen, die ergiebig, problemlos und zudem gerecht wäre und die vor allem auch Ausländer zur Kasse bittet, die von uns Leistungen beziehen?»

Wir, die Vertreter der NA, stimmen den Kommissionsvorschlägen zu und bitten auch Sie, diesen Ihre Unterstützung zu geben.

Bundi: In weiten Kreisen besteht in der Gebührenfrage Übereinstimmung, dass die Schwerverkehrsabgabe die Priorität erhalten sollte. Wenn wir mit einer Strassenverkehrsgebühr überhaupt Erfolg haben wollen, dann am ehesten mit einer kostendeckenden Abgabe beim Schwerverkehr, so wie es der Bund vorsieht, und indem man vorläufig auf eine Vignettengebühr verzichtet. Eine Volksabstimmung, an der gleichzeitig über zwei Gebührenvorlagen zu befinden wäre, müsste wohl zum Scheitern beider führen. Immer mehr Leute und Vereinigungen, so neulich auch die Vereinigung für Finanzpolitik, bekräftigen ihre Unterstützung einer kostendeckenden Abgabe nach dem Verursacherprinzip.

Ein wichtiger Vorteil der bundesrätlichen Vorlage besteht in der vorgesehenen Zweckbindung von 70 Prozent der Erträge, die für die Aufwendungen des Strassenwesens an die Kantone verteilt werden sollen. Ein Teil der Kantone, insbesondere diejenigen, die zur Hauptsache den Fernschwerverkehr über die beiden grossen Nord–Süd-Transversalen

zu ertragen haben, sehen sich laufend grösseren Strassenlasten ausgesetzt. Die Transifahrten machen zum Beispiel am San Bernardino rund 60 bis 70 Prozent des Schwerverkehrs aus. Die Folgen sind zahlreiche und erhebliche Schäden an der Fahrbahn. Die Verkehrspolizei macht geltend, der Schwerverkehr verursache zudem in vielen Fällen direkt und indirekt Verkehrsunfälle, nämlich durch die Bildung von Kolonnen, Vorfahren an ungeeigneten Stellen, Überholmanöver auf dreispurigen Strecken der Süd- und Nordrampe. Seit der Eröffnung dieser Strasse haben mehr als 200 Menschen ihr Leben gelassen. So erweist es sich als notwendig, zur Gewährleistung eines möglichst hohen Grades an Verkehrssicherheit neue Verbesserungen vorzunehmen, die aber der öffentlichen Hand zusätzliche Kosten verursachen. Eine fiskale Belastung des Schwerverkehrs hilft mit, eine Überbenutzung unserer Strassen mit allen ihren misslichen Konsequenzen zu verhindern.

Ich habe bereits gesagt, dass ich eine Verquickung von zwei Vorlagen nicht als «glücklich» betrachte. Dieser Konzeption haben sieben der bedeutendsten Verkehrsverbände ihren Kampf angesagt. Sie alle bekämpfen in erster Linie die Vignettenlösung für Nationalstrassen, ein Teil von ihnen jedoch auch die «verwässerte» Vorlage der Kommissionmehrheit zur Schwerverkehrsabgabe. Der Antrag der Kommissionmehrheit nimmt ferner überhaupt nicht zur Kenntnis, dass im Vernehmlassungsverfahren die Autobahnvignette deutlich abgelehnt, die Schwerverkehrsabgabe dagegen fast durchweg befürwortet worden ist. Die grosse Mehrheit forderte auch, dass diese ganz oder teilweise zweckgebunden werde. Aus diesen Gründen hat sich eine Minderheit der Kommission bemüht, einen Antrag zu formulieren, der solchen mehrheitlichen Stellungnahmen entgegenkommt. Er übernimmt grundsätzlich den bundesrätlichen Vorschlag, legt aber zusätzlich in den Übergangsbestimmungen einen Rahmen fest, innerhalb dessen der Bundesrat die Ansätze auf dem Verordnungsweg und kurzfristig in Kraft setzt. Diese Verordnungsbestimmungen würden nur so lange in Kraft bleiben, bis das Parlament das entsprechende Gesetz ausgearbeitet haben wird.

In diesem Zusammenhang möchte ich nur noch auf eine Aussage des Kommissionspräsidenten zurückkommen. Unser Minderheitsantrag geht – wie übrigens derjenige der Kommissionmehrheit auch – zunächst einmal von Pauschalen aus. Wir möchten fürs erste darauf verzichten, dass man in alle Lastwagen spezielle Kilometerzähler einbauen muss. Es soll wohl für später bei der Ausarbeitung des Gesetzes die volle leistungsabhängige Abgabe angestrebt werden. Vorläufig aber muss auf Verordnungsstufe mit Pauschalen, bezogen auf das Gesamt- respektive auf das Nutzgewicht, operiert werden.

Im einzelnen werde ich diesen Minderheitsantrag später begründen, möchte Ihnen aber schon jetzt beliebt machen, sich mit diesem sehr realistischen Antrag anzufreunden.

M. Martin: Je voudrais préciser d'emblée que, sur un plan général, il me semble logique que chaque catégorie de véhicules contribue, par des taxes équitables, à la charge qu'ils provoquent sur le réseau routier. Ce postulat général étant admis, nous devons, par souci de justice vis-à-vis des contribuables en général, trouver une méthode qui ne fasse pas des transporteurs en particulier ou des automobilistes en général, les victimes d'une politique fiscale, en cherchant plutôt à élaborer une politique cohérente des transports.

Avant d'aborder la discussion de détail, je souhaite rendre le conseil attentif aux considérations suivantes: l'impact des taxes poids lourds que nous allons voter dans ce débat aura une incidence directe sur les prix de revient des marchandises transportées. L'augmentation de ces coûts se répercutera automatiquement tout au long de la chaîne et le consommateur – point d'aboutissement de cette chaîne – sera, pratiquement, le seul à payer cette augmentation. Ce phénomène économique nous entraînera inexorablement dans la spirale des prix et de l'inflation. Si, par principe, une taxation forfaitaire ne présente pas toute garantie de jus-

tice, je me rallierai tout de même, dans le débat de détail, aux propositions de la commission qui me paraissent les moins mauvaises. La solution qui sera choisie par notre conseil sera, de toute manière, lourde à supporter pour les transporteurs. Elle sera d'autant plus lourde en ce qui concerne les régions non industrialisées, les régions à faible densité de population et les régions périphériques. Je songe surtout à tous les cantons de montagne et à la Suisse romande; toutes les statistiques nous démontrent que le nombre des camions est inversement proportionnel à la densité de la population. La surtaxe prélevée aura un effet plus contraignant dans ces zones, effet doublé deux ou trois fois par rapport aux régions plus favorisées ou à l'ensemble de la Suisse. L'étude d'une péréquation, à intégrer peut-être dans les projets de répartition de la taxe ou dans le message relatif à la taxe de base sur les carburants, serait à envisager.

Une politique d'aide aux régions de montagne a été mise sur pied par le biais de la LIM. Son but essentiel est de maintenir dans nos vallées des possibilités de travail, donc une population capable de vivre décemment. La décision ou même l'incohérence d'une certaine politique du Conseil fédéral nous apparaît crûment dans cet exemple, incohérence doublée de la volonté manifestée de supprimer encore certains chemins de fer de montagne – je pense essentiellement à l'Aigle-Sépey-Diablerets.

Nos décisions prises au pas de course, avec pour but principal la recherche de nouvelles recettes, signifient la fin de la CGST. L'extraction d'articles ou d'éléments de cette conception globale, ou qui se voulait globale, ceci au fur et à mesure des besoins, lui enlève dorénavant toute signification.

Pour nos régions de montagne, pour nos cantons périphériques et pour nos zones frontalières, je voterai les solutions minima qui seront présentées; j'appuierai l'amendement Vetsch et je demanderai à la commission ou au Conseil fédéral d'étudier l'introduction d'une péréquation.

Allenspach: Bei diesen verkehrspolitischen Vorlagen geht es meines Erachtens weniger um Verkehrspolitik; es geht um die Finanzen, denn Verkehrspolitik kann nicht betrieben werden, wenn keine Finanzen vorhanden sind. Das gilt sowohl für den Bund, die Kantone wie auch für die Gemeinden. Wenn wir diese Fragen finanzpolitisch ansehen, dann ist zur These, dass das Auto voll für die Strassenaufwendungen aufkomme, ein recht grosses Fragezeichen zu machen! Die Strassenrechnung ist defizitär, und dieses Defizit nimmt von Jahr zu Jahr zu. Die Aufwendungen der Kantone und vor allem der Gemeinden für das Strassenwesen sind nicht gedeckt. Es nützt den Kantonen und den Gemeinden recht wenig, wenn aufgrund der Strassenrechnung oder anderer Rechnungen behauptet wird, die Kosten seien voll gedeckt, solange diese Kantone und Gemeinden jedes Jahr gleichzeitig Hunderte von Millionen Franken aus allgemeinen Steuermitteln für das Strassenwesen, für Bau und Unterhalt der kantonalen und kommunalen Strassen auf den Tisch legen müssen. Der Bund sollte aus den Erträgen des Strassenverkehrs mehr Mittel erzielen können, damit er im Strassenbereich die Kantone und die Gemeinden besser entschädigen kann.

Es wird nun behauptet, es seien genügend Mittel vorhanden. Für den Nationalstrassenbau kann das vielleicht zutreffen, aber für das übrige Strassenwesen nicht! Selbst wenn der Nationalstrassenbau zurückgehen sollte, sind zusätzliche Mittel notwendig. Es ist unerlässlich, eine zweite Etappe an die Hand zu nehmen, nämlich eine Etappe des Immissionsschutzes, des Schutzes gegen den Lärm. Das gilt nicht nur für die Nationalstrassen, das gilt auch für die kantonalen und die kommunalen Strassen. Auf diesem Gebiete ist noch vieles nicht getan worden, weil es bis anhin nur der Steuerzahler und nicht der Verursacher bezahlen musste. Die Automobilverbände täten meines Erachtens gut daran, diesem Immissionsschutz Aufmerksamkeit zu schenken. Die Verketterung des Autos wird nicht aufhören, solange mangels Immissionsschutz ganze

Häuserzeilen entlang der grossen Verkehrsstrassen praktisch unbewohnbar bleiben. Wir brauchen also mehr Mittel, um diesen Immissionsschutz sicherzustellen. Wir können dafür vom Bund aber nicht mehr Mittel verlangen, wenn wir nicht bereit sind, dem Bund auch Mittel zur Verfügung zu stellen.

Auch in diesen Zusammenhang ist die heutige Diskussion zu stellen. Es ist richtig, dass die Vorlage über die Zölle und die Zollzuschläge Priorität verdient. Wir sollten alles unterlassen, was jene Vorlage in der Abstimmung gefährden könnte. Die heutigen Vorschläge gefährden aber die prioritäre Vorlage der Zollzuschläge nicht. Es sind flankierende Massnahmen, die vorgeschlagen werden, und damit wird es durchaus sinnvoll, heute schon den Flankenschutz aufzubauen für die Vorlage, die unbedingt kommen muss, nämlich jene betreffend Zoll und Zollzuschläge. Es handelt sich zudem um einen Flankenschutz, der sehr flexibel ist, der abgebaut werden kann, wenn er nicht mehr notwendig ist, oder durch etwas Besseres ersetzt werden kann.

Bezüglich der Schwerverkehrsabgabe möchte ich meinem Erstaunen Ausdruck geben, dass Herr Bundi diese Schwerverkehrsabgabe leistungsbezogen ausgestalten möchte. Von einer leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe werden gerade die Rand- und Berggebiete am stärksten betroffen. Vom Interessenstandpunkt der Rand- und Berggebiete aus gesehen, müsste man der pauschalierten Abgabe auf diesem reduzierten Niveau das Wort sprechen. Es ist aber auch von allgemeinen Gesichtspunkten aus gesehen sinnvoll, diese pauschalierte Abgabe auf reduziertem Niveau vorzunehmen, weil es zwiespältig ist, die Schwerverkehrsabgabe leistungsbezogen durchzuführen und dann gleichzeitig – wegen der Belastung der Randgebiete – die Bundeshilfe für die Randgebiete mit zusätzlichen Beiträgen aufzustocken.

Herr Schalcher hat ausgeführt, zu Recht, dass ich in den früheren Diskussionen für die Tunnelgebühren eingetreten sei. Tunnelgebühren wären an sich berechtigt. Aber sie wären einseitig auf den Verkehr mit einem Landesteil, mit dem Kanton Tessin, beschränkt. Weil diese Tunnelgebühren nämlich ungleich verteilt sind, können wir sie aus staatspolitischen Gründen nicht einführen. Deshalb wird anstelle dieser einseitigen Tunnelgebühr für die Vignette als allgemeine Benützungsgeld plädiert; sie ist eine Art pauschalierte Tunnelgebühr. Man sollte die Tunnelgebühr nicht gegen die Vignette ausspielen. Wir brauchen die Vignette, und wenn sich die Vignette durchsetzen kann, fallen die schweren staatspolitischen Diskussionen über die Tunnelgebühr ausser Abschied und Traktanden.

M. Soldini: Après la laborieuse mise sous toit, la semaine dernière, de la loi sur la prévoyance professionnelle, nous voici confrontés à nouveau, aujourd'hui, à un problème qui concerne une importante tranche de nos concitoyens. Je dois d'abord me demander si, avec en filigrane la votation fédérale du 29 novembre prochain, il était très opportun de commencer cet important débat lors de la dernière semaine de notre session d'automne. Car les affrontements qui ne vont pas manquer de se produire, lors de l'examen des différents volets de projets très controversés, ne permettront certainement pas d'obtenir un consensus général pour la prorogation du régime financier de la Confédération. D'autre part, il me semble que notre commission a mis beaucoup de hâte à vouloir prendre de vitesse la conception globale des transports, en cherchant à rendre superflue l'élaboration d'une loi d'exécution, que chacun attend avec un intérêt non dissimulé, relative aux articles généraux intéressant la taxation du trafic routier notamment.

Il s'agit en fait d'amener par des ponctions aussi variées qu'importantes, au moment où l'on constate une emprise croissante de l'Etat sur le citoyen, des recettes nouvelles dans les caisses de la Confédération, aux dépens de l'usage de véhicule automobile qui semble bien taillable et corvéable à merci. N'oublions pas que grâce aux droits de douane sur les carburants, à la surtaxe prélevée par le Département fédéral des finances et des douanes et aux

droits d'entrée sur les véhicules à moteur et leurs accessoires, la Confédération dispose déjà de sommes suffisantes pour couvrir sa participation aux frais de construction des routes nationales et pour distribuer des subventions au titre des autres dépenses routières. Ces recettes spécifiques lui permettent même de se rembourser les avances faites antérieurement, ces avances étant bientôt entièrement épongées.

Les cantons, eux, peuvent compter sur le produit des impôts sur les véhicules à moteur, sur divers émoluments et sur les subventions fédérales. Pour moi, c'est le sort des communes qui mérite la plus grande attention. Celles-ci bénéficient d'une part congrue de l'ensemble des recettes affectées aux routes. Sur les 64 853 kilomètres de voies ouvertes à la circulation, il y a 45 176 kilomètres de voies communales. En 1979, les dépenses routières des communes se sont montées à 1327 millions et le total de leurs recettes en la matière se sont élevées à 276 millions. On doit donc constater que les dépenses routières des communes ne sont couvertes, par les recettes spécifiques, qu'à raison de 21 pour cent. Il ne me paraît donc pas logique de prétendre établir l'équilibre du compte routier par un nouveau système fédéral de taxes sur les véhicules à moteur parallèle à l'actuel régime fiscal des cantons et dont le produit serait totalement ou partiellement réservé à la Confédération.

D'autre part, le 18 août 1981, l'Association suisse des transports lançait l'initiative fédérale pour une juste imposition du trafic des poids lourds. Il semble qu'il conviendrait d'attendre l'aboutissement de cette procédure faisant appel à la participation du corps électoral fédéral avant de prendre des dispositions transitoires sur le même sujet. D'autant plus que la redevance sur le trafic des poids lourds, prévue par la commission Nebiker, posera de sérieux problèmes aux transporteurs des régions périphériques de notre pays, face à la concurrence étrangère des camionneurs français, italiens, allemands ou autrichiens, en raison du cours des changes et d'autres avantages dont bénéficient les véhicules étrangers, quant à leurs dimensions notamment. C'est d'ailleurs à ce sujet que M. Vetsch propose de compléter le projet de nouvel article constitutionnel, de façon à garantir l'égalité de traitement entre transporteurs suisses et étrangers afin de ne pas aggraver les distorsions de concurrence.

Je dois encore rappeler ici qu'en ce qui concerne les péages sur les autoroutes le Conseil fédéral, en date du 21 septembre dernier, nous a proposé de rejeter le projet d'arrêté formulé par la commission du Conseil national, dans son rapport du 10 juillet 1981 et visant à introduire une redevance pour l'utilisation des routes nationales. Dois-je aussi parler de l'initiative populaire «Péages sur les tunnels routiers alpins», lancée le 10 février 1981 par la section argovienne du Parti démocrate-chrétien et dont l'échéance, pour la récolte des signatures, est fixée au 10 août 1982? Dans ces conditions, devons-nous court-circuiter le peuple suisse et mécontenter prématurément nos confédérés grisons et tessinois violemment opposés à une taxe discriminatoire de cette nature?

Il est manifeste que ce nouveau «paquet» fiscal engendre la confusion et qu'il est très mal ficelé. Ce bloc enfariné ne me dit rien qui vaille. Dans ces conditions, et après le rejet de la proposition de renvoi Bonnard, je ne puis qu'annoncer mon opposition à la plupart des projets présentés.

Landolt: Im Juni 1977 hatte ich die Ehre und das Vergnügen, anlässlich eines Festes Tischnachbar des damaligen Vorstehers des Verkehrsdepartementes zu sein. Ich konnte es nicht unterlassen, an Herrn Bundesrat Riitschard die Frage zu stellen, wie er den Ausfall der 80 Millionen Transporteinnahmen der SBB-Autotransporte durch den Gotthard zu ersetzen gedenke. Seine Antwort war schlicht und einfach: Was wollen Sie, die Automobilisten bezahlen ihre Autostrassen. Wenn das heute in dieser einfachen Formulierung weiterhin gilt, dann gibt es nur eine Antwort auf alle

drei Vorlagen, nämlich Vignette, Schwerverkehrssteuer und Tunnelgebühren: dreimal nein.

Ich gebe zu, dass diese simplifizierte Formulierung für die komplexe Frage der Finanzierung von Strassenbau und Schienenverkehr fast so viel wert ist wie keine Antwort. Der neuesten Stellungnahme des Bundesrates hingegen entnehme ich, dass die Personenwagenhalter jedenfalls ihren nötigen Beitrag bezahlen und deshalb der erwähnte Anspruch für die Frage der Autobahnvignette seine Gültigkeit immer noch hat. Ich möchte darum über die Schwerverkehrssteuer von Herrn Bundesrat Schlumpf nähere Angaben erbitten.

Herr Kollege Biel hat im Juni anlässlich der Einladung des Präsidenten des Automobil-Clubs der Schweiz über den Daumen gepellt geschätzt, dass die Migros an Schwerverkehrssteuern zirka 6 Millionen bezahlen müsse. Selbst wenn es für diesen Giganten 12 Millionen wären, verglichen mit dem Jahresumsatz von 8 Milliarden Franken, würde das 0,15 Prozent Preisaufschlag für die Konsumenten als indirekte Steuern bedeuten. Ich weiss natürlich, dass eine solche Rechnung sozusagen unzulässig ist. Jedermann weiss aber auch, dass eine kommende Schwerverkehrssteuer auf den Konsumenten überwältigt wird. Darum ist die Frage berechtigt, ob der Bundesrat, im Rahmen der GVK, und die Kommission ausgerechnet haben, welcher Art die Teuerung als Folge der Schwerverkehrssteuer sein wird. Es gibt nämlich hier ganz gewaltige Kostenunterschiede. Ein 10-Tonnen-Transporter, der Kies, Ziegelsteine, Brennmaterial oder Holz, Kartoffeln, Zuckerrüben oder Stroh transportiert, und ein gleicher Lastenzug, der mit hochwertigen Industrieprodukten, Fernsehern, Haushaltapparaten und dergleichen mehr beladen ist, bezahlen den gleichen Steuerbetrag. In Prozenten ausgedrückt mag es wie beim Beispiel Migros eine unbedeutende Summe sein. Wie hoch aber ist dieser Anteil für Transporteure von Agrarprodukten und Baumaterialien? Wird diese Schwerverkehrssteuer eine Teuerung auslösen, die auf Rohstoffen, Agrarprodukten, Futtermitteln und vielem anderem mehr, 1 bis 3 Prozent ausmacht, auf hochwertigen Fabrikaten aber nicht spürbar ist?

Den vielen Voten und Meinungen ist mehrheitlich zu entnehmen, dass der öffentliche Verkehr nach dem Verursacherprinzip kostendeckend sein soll. Insbesondere soll auch der Transitverkehr seinen Anteil beitragen. Männiglich glaubt, dass die 135 Millionen, die 1980 von Ausländern an Treibstoffzöllen entrichtet wurden, wie das in der Antwort des Bundesrates auf die einfache Anfrage von Kollege Coutau zu hören war, ungenügend waren. Das mag sein. Bekanntlich ist es mit ein Grund, warum die ansonsten sparsamen und geizigen Landsleute, die nicht gern Steuern bezahlen, scheinbar mehrheitlich für Vignette und Schwerverkehrssteuer sind. So frage ich, Herr Bundesrat, ob nicht die ausländischen Transitfahrer aller Kategorien durch einen gezielt manipulierten Treibstoffpreis dazu animiert werden könnten, nicht nur die Schweizer Strassen zu benutzen, weil diese steuerfrei sind, sondern verführt werden sollen, ihren Tank in der Schweiz zu füllen, weil der Treibstoff billiger als im Ausland ist. Ich glaube, dass mit der Möglichkeit eines flexiblen Zollzuschlages, unabhängig vom Dollarkurs, ein attraktiver Benzin- bzw. Dieselölpreis angeboten werden könnte.

Herr Bundesrat, ich bin gespannt auf Ihre Antwort und danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Robbiani: Sono contrario a tutte le proposte di rinvio, specialmente a quelle del collega Bonnard e del collega Cevey, che sono motivate con la concezione globale dei trasporti. Da noi non si circola soltanto con l'auto, con il treno, con l'aereo, con il cavallo, con la bicicletta o a piedi, si circola anche - o si rimane immobili - con la concezione globale dei trasporti. La tassazione del traffico camionale, e la vignetta non sono solo affari fiscali, collega Frey e collega Aillenspach. E' questione di viabilità, anzi di vitabilità: chiedete alle popolazioni della Leventina e della Riviera come si vive d'estate in queste regioni, dopo l'entrata in funzione

della Galleria del S. Gottardo. Il Ticino è la porta a sud, è un corridoio, non solo tra Basilea e Chiasso, ma tra Amburgo e Reggio Calabria. Avremo 200 chilometri di autostrada: ci costeranno 35 milioni di manutenzione, 132 franchi all'anno pro capite. Pretendiamo un aumento del contributo federale per le spese di manutenzione, non, collega Weber, per risolvere i nostri problemi finanziari, ma per una questione di giustizia federale. E pretendiamo anche che «chi rompe, paghi». E, quali svizzeri-italiani e Cantoni alpini, suggeriamo questo convesso di accogliere la proposta del collega Bundi, poiché gli autocarri circolano nelle nostre regioni anche quando fanno unicamente gli affari del triangolo industriale.

Pertanto sì, e d'urgenza, alla tassazione del traffico pesante, da evitare invece è la tassa lineare chilometrica che pregiudicherebbe le regioni emarginate, il Vallese, collega De Chastonay, ma anche il Ticino e i Grigioni. I prodotti industriali ticinesi, mediamente, devono subire dei trasporti di 300 chilometri. Oltre alla giusta tassa camionale - e giusta è la tassa secondo la proposta Bundi - bisognerà mantenere le attuali limitazioni di peso, di misure e d'orario; potenziare e migliorare i servizi ferroviari, creando un'alternativa conveniente alla strada. Non si può, specialmente nel nostro Cantone, nelle nostre regioni, rinunciare al camion. Il Ticino è lungo e al sud ha una barriera che non è soltanto doganale, ma è anche un muro burocratico. Il caos ferroviario italiano è la causa, o una delle cause, del sovra dimensionamento camionale fra il sud e il nord Europa attraverso la Svizzera e il Ticino.

Due parole sulla vignetta o contrassegno stradale. Col Consiglio di Stato ticinese sono per il contrassegno. 30 franchi all'anno corrisponde alla cifra che si paga in un giorno, percorrendo un'autostrada italiana. Eppure, collega Cevey, le autostrade italiane sono tutto meno che deserte. Se la vignetta è un pedaggio medioevale, per coerenza si dichiarino illegali anche i parchimetri e si introducano i trasporti pubblici gratuiti. Nel medioevo si pagavano pedaggi perché non c'erano i parchimetri per i cavalli e le biglietterie per i carri e le carrozze. Oggi, sono, quale ticinese e quale svizzero, decisamente contrario ai pedaggi per i tunnel alpini, senza farne per questo una religione o una affare di stato. Ich danke Ihnen für das Geschenk, aber wir werden selber unsere Finanzprobleme lösen. Es geht nicht um die Eigenart des Tessins, Kollege Weber, sondern um die Eigenart der Schweiz. Wir wollen Schweizer ohne Ausnahme bleiben (Svizzeri a parte intera). Die Tunnelgebühren sind vielleicht kostengünstig, aber politisch sind sie sicher sehr teuer, für die ganze Schweiz, nicht nur für das Tessin.

Bei pedaggi per il tunnel e anche dei pedaggi per gli svincoli stradali, magari nel canton Argovia, se ne potrà discutere in modo spassionato, ma una volta introdotti la tassazione del traffico pesante, la vignetta, è ridifinita la distribuzione della sovratassa sulla benzina. Non siamo ancora fuori dal tunnel per pensare ai pedaggi.

M. Tochon: Hier soir, j'étais parmi les opposants à l'ouverture des débats sur les cinq projets inscrits à notre ordre du jour, rejoignant ainsi les considérants exposés par M. Bonnard. Aujourd'hui, la motion d'ordre ayant été refusée, nous devons nous prononcer sur l'entrée en matière sur chacun de ces projets, mais par une intervention unique de chaque orateur. Or, nous constatons déjà que de nombreux députés s'opposent à l'entrée en matière, pour des raisons d'ailleurs parfois fort différentes, sur l'un ou l'autre de ces projets. Bien que nous n'ignorions pas l'état des finances fédérales et le besoin de recettes nouvelles, nous sommes étonnés de constater que de nombreux députés semblent avoir totalement oublié que le 29 novembre prochain, par voie de votation fédérale, on demandera au peuple suisse d'accepter la prorogation du régime financier et l'amélioration des finances fédérales. Le résultat de cette votation, qui devrait tout de même rapporter quelques centaines de millions à la Confédération, n'est pas acquis d'avance. Nous devons convaincre les contribuables de

l'opportunité, voire de la nécessité de soutenir ce projet d'arrêté fédéral.

Si, demain ou après-demain, nous décidons de l'imposition des poids lourds, des automobilistes par les vignettes, du péage des tunnels et autoroutes, croyez-vous que la votation du 29 novembre prochain sera acquise? En réalité, n'est-ce pas, peut-être, le but machiavélique de certains que de traiter tout ce «paquet» autoroutier au plus vite afin de faire capoter cette votation du 29 novembre? Pourquoi commettre ce que j'appellerai une erreur psychochronologique en acceptant l'entrée en matière alors qu'en plus, de nombreux orateurs l'ont déjà déclaré, ces projets sont loin d'être parfaits et sont contestés par de nombreux milieux de notre population. Prenons rapidement quelques exemples. Redevance sur le trafic des poids lourds: cette proposition est la moins contestée de toutes, même par les milieux intéressés; ils reconnaissent que le compte routier, qui les concerne, est déficitaire. Toutefois, les systèmes de taxation proposés par la commission sont remis en question: taxation forfaitaire d'après le tonnage, taxation au kilométrage et au tonnage, d'après les prestations, vignette poids lourds pour autoroute, que sais-je encore. Qu'en est-il, en outre, de la concurrence des poids lourds étrangers, particulièrement dans les zones frontalières? Seront-ils exemptés de toute taxe ou, comme le propose M. Vetsch, aurons-nous l'égalité de traitement? Ne risquons-nous pas également d'avoir quelques réactions dans les pays étrangers en raison des accords internationaux? Autant de questions, autant de réponses que nous attendons du Conseil fédéral avant de nous prononcer sur l'entrée en matière.

Qu'en est-il de la vignette automobile? Je serai bref à ce propos puisque, dans son information du 21 septembre 1981, le Conseil fédéral a déjà dit tout le bien qu'il en pensait! Il base en effet sa réponse opposée à la vignette sur le fait que le résultat du compte routier pour les véhicules légers est équilibré, voire excédentaire, grâce aux taxes prélevées sur les carburants. Nous relèverons également que les associations d'automobilistes et les automobilistes eux-mêmes ne peuvent que s'opposer violemment à cette vignette qui en fait n'est rien d'autre qu'un nouvel impôt – plusieurs orateurs l'ont d'ailleurs déclaré. D'autre part, le Conseil fédéral précise que le prélèvement de la redevance par la vignette, particulièrement vis-à-vis des automobilistes étrangers, présentera de grandes difficultés. On peut d'ailleurs se demander combien coûteront, d'une part, les moyens mis en œuvre pour introduire une vignette de 30 francs par véhicule et, d'autre part, les contrôles du personnel de police, personnel déjà trop peu nombreux.

Pour le péage sur les tunnels, je serai bref également: je rejoins les décisions de la commission, c'est-à-dire ne pas entrer en matière à ce sujet.

Enfin, abordons rapidement les droits d'entrée et les taxes douanières supplémentaires. Ces taxes sont une participation financière importante de la part des automobilistes et leur affectation est actuellement remise en cause, en particulier la taxe douanière supplémentaire de 30 centimes par litre. Or, cette taxe, tout le monde se l'arrache, de tous les côtés, puisque dès 1983 le compte des routes nationales devrait être excédentaire. Alors que faire? On nous demande aujourd'hui de nous prononcer sur ce paquet, mal ficelé, de taxes autoroutières; or nous ne sommes pas encore «sortis du tunnel», et les nombreuses obscurités de ces projets ne nous permettent pas d'accepter sans autre l'entrée en matière. Beaucoup d'entre nous estiment, en effet, que nous devrions peut-être attendre si ce n'est la conclusion de la conception globale suisse des transports, tout au moins les décisions quant à l'affectation future de la taxe douanière supplémentaire sur les carburants, comme l'ont déclaré MM. Lüchinger et Fischer.

C'est pourquoi nous attendons les précisions du Conseil fédéral pour nous prononcer sur l'entrée en matière sur les redevances des poids lourds, et nous refusons d'ores et déjà l'entrée en matière sur la vignette et le péage sur les tunnels.

Künzi: Als ehemaliges Mitglied der GVK kann ich nur Lösungen der anstehenden Verkehrsprobleme zustimmen, die sich als GVK-konform erweisen. Die Vorlagen betreffend eine Schwerverkehrsabgabe und eine Autobahnvignette vermögen in der Form, wie sie nun von der Mehrheit der Kommission beantragt werden, nicht zu befriedigen. Wenn wir so beschliessen, wie uns beantragt wird, dann tun wir so, als würden wir eine verkehrspolitische Massnahme der GVK vorwegnehmen. In Wirklichkeit handelt es sich aber um eine bescheidene finanzpolitische Übung, die einen späteren echten verkehrspolitischen Eingriff sehr erschweren oder gar verunmöglichen kann. Auch These 18 der GVK sieht zwar eine Schwerverkehrsabgabe vor. Dabei wird aber ausdrücklich festgehalten, dass sie auf der Basis einer vollen Kostendeckung zu erheben sei. Der Antrag der Kommission ist davon jedoch weit entfernt.

Wenn wir die Abgabe einführen wollen, erfordert dies die Zustimmung von Volk und Ständen, und zwar unabhängig davon, wie hoch die Beträge angesetzt werden. Auch wenn wir uns auf die symbolischen Ansätze, die uns die Kommission vorschlägt, beschränken, kommen wir nicht um einen Abstimmungskampf herum. Wird die Vorlage angenommen, dürfte es schwerfallen, kurze Zeit später eine Korrektur im Sinne eines echten Ausgleiches der Wettbewerbsvoraussetzungen vorzunehmen. Wird die Vorlage abgelehnt, ist es noch viel schwieriger, im Rahmen der GVK zu einer guten Lösung zu kommen. Wenn wir schon eine Massnahme aus dem GVK-Paket herausbrechen wollen, dann dürfen wir diese nicht einseitig aus dem Blickwinkel der Finanzen betrachten. Durch die Hoffnung, mit kleineren Beträgen die Opposition zum Schweigen zu bringen und damit schneller zu neuen Finanzmitteln zu kommen, dürfen wir uns nicht täuschen lassen. Eine echte Schwerverkehrsabgabe ist nämlich in der Volksabstimmung nicht stärker gefährdet als eine symbolische, besonders wenn letztere noch mit einer Autobahnvignette gekoppelt sein sollte. Mit einem halben Schritt kommen wir darum überhaupt nicht weiter. Wir müssen uns heute entscheiden, ob wir den Schwerverkehr einfach als billige Milchkuh für die Bundeskasse missbrauchen und im Verkehrswesen alles beim alten lassen wollen oder ob die Abgabe einmal dazu dienen soll, dem Schwerverkehr jene Kosten aufzubürden, die er tatsächlich verursacht. Nur das Zweite kann mit der Zeit zu einer echten verkehrspolitischen Neuorientierung führen, wie sie auch mit der GVK angestrebt wird.

Abschliessend halte ich zusammenfassend fest:

1. Es sind ausschliesslich Lösungen im Rahmen der GVK auf lange Sicht anzustreben, wobei die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrssektors hergestellt bzw. wiederhergestellt wird.
2. Wir brauchen dazu die gegenwärtigen und auch künftigen Gebühren bzw. Einnahmen. Verwiesen sei auf den Benzinzollzuschlag. Wichtig ist dabei, dass wir das Verkehrssystem nach GVK als Einheit bezüglich Strasse und Schiene betrachten.
3. Bei all diesen Lösungen ist den grossen Lasten der Kantone für ihr Gesamtsystem im Verkehr gebührend Rechnung zu tragen. Ich denke hier vor allem an die dringend notwendigen Ausbauten des öffentlichen Verkehrs. Im Kanton Zürich hat der Stimmbürger Ende November über einen Betrag von 523 Millionen Franken für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn) abzustimmen.
4. Die von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Gebührenpolitik erachte ich als fragwürdig. Sie wird, ob vom Volk angenommen oder verworfen, die GVK schwächen. Vor allem ist der bisher in der GVK erreichte Konsens für eine gesamtheitliche Verkehrspolitik in Frage gestellt.
5. Aus diesen Überlegungen ergeben sich zwei Fragen an Herrn Bundesrat Schlumpf:
 - a) Wann kann voraussichtlich die GVK-Verfassungsvorlage in unserem Rat behandelt werden? Sie soll ja, wie man mir mitteilte, bereits auf dem Tisch des Bundesrates liegen.

b) Glaubt der Bundesrat wirklich noch an die gesamtheitliche Realisierung unserer GVK?

6. Für mich sind die zur Diskussion stehenden Probleme nicht einfach Finanzprobleme, sondern primär Verkehrsprobleme.

7. Ich bin fest davon überzeugt, dass solche Lösungen, die wirklich GVK-konform sind, mittel- und langfristig auch der Bundeskasse mehr nützen statt Alibiübungen im Sinne der Kommissionsmehrheit.

8. Ich werde deshalb den Anträgen des Bundesrates zustimmen, um dadurch die GVK zu stärken, statt sie zu schwächen, und um eine echte, zukunftsgerichtete Verkehrspolitik in die Wege zu leiten.

Risi-Schwyz: Gestern ist wenigstens ein wichtiger Entscheid gefallen: Die komplexen Verkehrsfragen sollen nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden. Nach der heutigen Debatte weiss ich zwar nicht, ob das wirklich der Fall sein wird. Herr Künzi hat soeben die Frage an den Bundesrat gerichtet: «Wie lange dauert es, bis die GVK zum Zuge kommt?»

Aus verschiedenen Gründen haben wir Ihnen diese befristete Übergangslösung unterbreitet. Ich stehe hier im Gegensatz zu Herrn Künzi, der erklärte, man solle die GVK-Lösung abwarten. Bis wann? Wir in der Kommission glauben nämlich – wie das früher genannt wurde – an die «heilige Kuh» der GVK, aus der nichts herausgebrochen, also nichts vorgezogen werden sollte. Sie wurde unterdessen zur «seligen Kuh», indem der Bundesrat selber nun doch das Vorziehen der Schwerverkehrsabgabe beschloss. Am Schluss wird dann lediglich noch eine «Kuh» bleiben.

Die Kommission wollte eben nichts aus der GVK herausbrechen; sie wollte als Übergangslösung eine die GVK-Kreise nicht störende, befristete Vorlage bringen.

Auch der Bundesrat war ja lange Zeit der Auffassung, dass die GVK als Gesamtpaket behandelt werde und nichts vorgezogen werden solle. Dazu kam nun noch der Ständerat, der diese Vorlage des Bundesrates über den Schwerverkehr zurückgewiesen hat. Das waren die drei Hauptpunkte, weshalb wir nicht auf die Ansicht des Bundesrates einschwenkten. Aber auch noch weitere Punkte führten uns dazu, die Ihnen vorgeschlagene Lösung zu wählen. Entscheidend war dabei die ungelöste Situation in der Frage der Zweckbindung bzw. «Zweck-Entbindung» des Benzinzollertrages und des Zuschlages.

Ferner kommt dazu, dass die Aufgabenteilung Bund/Kantone – ob man das wahrhaben will oder nicht – in diese Problematik hineinspielt. Wenn sie die Auffassung der Finanzdirektoren (deren Präsident an einem Hearing dabei war) gehört hätten, würden Sie das begreifen. Wir wollten ursprünglich gewisse Prozente dieses Ertrages aus der Schwerverkehrsabgabe und der Vignette den Kantonen zukommen lassen. Die Finanzdirektoren haben dieses Geld aber mehrheitlich abgelehnt mit der Begründung: Wir wollen für die Strassen im jetzigen Zeitpunkt nicht mehr; wir wollen nicht eine Verflechtung im Regionalverkehr für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben. Wir wollen das Geld dem Bund überlassen, damit er diese Aufgabe allenfalls übernehmen kann.

Schliesslich ist auch die Auffassung des Schwerverkehrsverbandes ASTAG zu berücksichtigen, der sich grundsätzlich für die Schwerverkehrsabgabe gemäss Bundesratsvorlage ausspricht, dazu aber nur im Gleichschritt mit dem öffentlichen Verkehr bereit ist.

Unter diesen Voraussetzungen konnten wir uns nicht zu der Schwerverkehrsabgabe gemäss Vorschlag des Bundesrates durchringen. Wir waren uns andererseits bewusst, dass der Bund Geld braucht, das aber nicht ungebührlich auf dem Buckel des Automobilisten holen darf. Es ist doch eher ein Fehlschluss, wenn man von einer rein fiskalischen Massnahme spricht – es ist zwar eine fiskalische Massnahme –, die Erträge jedoch, welche auf 350 Millionen Franken geschätzt werden, decken die Rest-Strassenrechnungsdefizite, die nach der günstigsten Berechnung 410

Millionen Franken ausmachen, nicht. Die gegenwärtigen Erträge plus Autobahnvignette plus Strassenverkehrsabgabe decken die gesamten Verkehrsaufwendungen nicht. Zu betonen ist auch, dass die Personenwagen in der Kategorienrechnung im Durchschnitt die Deckung nicht mehr erreichen. Lediglich die schwereren unter den Personenwagen erreichen vorläufig die Deckung noch; aber für 1982 wird auch dort ein Defizit entstehen.

Da diese Fragen des Zolles, des Zollzuschlages und der Aufgabenteilung Bund/Kantone noch nicht gelöst sind, sollten wir dieser Übergangslösung zustimmen.

Als weiterer Punkt ist zu beachten: Das Volk will eine Belastung des ausländischen Verkehrs, insbesondere des Transitverkehrs. Die Befürworter von Vignetten und noch mehr der Tunnelgebühren geben dieser Auffassung ja beredten Ausdruck. Ich verstehe nicht ganz, dass die Anhänger der Tunnelgebühren nicht einsehen wollen, dass mit der Vignette das gleiche Endziel erreicht werden kann, da ja der Ertrag der Vignette zu drei Vierteln von ausländischen Automobilisten stammen wird. Was die Belastung des inländischen Automobilisten betrifft, hatte nach meiner Meinung jener Fernsehteilnehmer bei der letzten Fernsehsendung über dieses Problem gar nicht so unrecht, als er erklärte: Wenn ein Automobilist diese 30 Franken nicht bezahlen kann, soll er sein Auto verkaufen.

M. Riesen-Fribourg: Le débat que nous sommes en train de tenir est forcément confus. M. Bonnard nous avait annoncé hier, avec des accents prophétiques, qu'il le serait. Qui, dans cette salle, peut dire maintenant quel est notre objectif? Voulons-nous assainir le compte routier ou voulons-nous réduire les déficits de la Confédération? Voulons-nous planter des jalons en vue de la réalisation de la CGST ou voulons-nous au contraire jouer maintenant le rôle du fossoyeur en commençant de creuser la tombe d'une conception globale des transports digne de ce nom? Voulons-nous faire de la politique financière, de la politique des transports ou plus simplement de la politique routière?

Ces interrogations, chaque parlementaire conscient et consciencieux – nous le sommes tous, du reste – se doit de se les poser. Mais il ne suffit pas de se poser ces interrogations. Il faut aussi analyser les réponses et ces réponses seront forcément presque aussi nombreuses et variées que le sont les élus et les nuances de leurs motivations. Pourtant, nous autres, parlementaires, nous sommes des privilégiés: nous avons des sources d'information multiples et étendues. Nous sommes bien au courant des affaires fédérales et nous sommes, pourquoi ne pas le dire, aussi sensibles aux réactions de l'opinion publique.

Et malgré tous ces avantages, nous devons nous mouvoir dans une confusion certaine, à tout le moins dans une certaine confusion. Dès lors, je vous le demande, comment l'opinion publique va-t-elle ressentir notre débat alors qu'il est déjà confus pour nous-mêmes qui sommes des initiés? Si nous ne sommes pas capables de remettre de l'ordre dans la multiplicité des objets en discussion, nous allons forcément contaminer les citoyennes et les citoyens et leur transmettre notre propre insécurité. Cela ne serait pas un grand mal en soi mais, par là, nous compromettons forcément la prorogation du régime des finances fédérales et cette prorogation devrait pourtant être notre premier objectif, la priorité des priorités. Et nous ne pourrions pas, hélas, assainir d'un coup les finances fédérales, rétablir du jour au lendemain l'équilibre budgétaire. Je suis pourtant un partisan sans réserve de cet assainissement, mais je sais aussi que le chemin est trop ardu pour que nous nous y lancions maintenant à pleins gaz. Pour ces raisons, j'estime que le seul pas que nous puissions faire aujourd'hui consiste dans l'introduction de la taxe sur les poids lourds. En nous bornant à ce pas unique, nous rétablirons l'équilibre et la clarté par rapport à notre débat et à ses objectifs. Le prélevement de cette taxe sur les poids lourds et son urgence sont absolument justifiés par le fait que le trafic lourd ne couvre pas, et de loin, les dépenses routières qu'il engendre et, dans l'état de pénurie financière dans laquelle se trouve

actuellement la Confédération, celle-ci doit cesser de fournir l'aide camouflée, la subvention à froid qu'elle accorde aux véhicules lourds. Cela d'autant plus que ce genre de trafic concurrence bien souvent directement les CFF et les chemins de fer privés dont nous devons aussi éponger les déficits. L'introduction de la taxe sur les poids lourds se justifie donc pleinement. Sa perception sera comprise par l'opinion publique. Quant à la vignette, j'y reviendrai le moment venu.

Flubacher: Handelt es sich bei der Schwerverkehrsabgabe, der Autobahnvignette, den Tunnelgebühren, der Änderung der Verteilung des Benzingrundzolles um einen Raubzug auf das Portemonnaie des Automobilisten, der Konsumenten oder um die einzig mögliche Massnahme zur Sanierung der Bundesfinanzen? Handelt es sich um ein sinnloses Vignettentheater oder um eine echte Chance?

In den letzten Wochen hatte ich eigentlich immer Angst, dass die Kreativität des Parlamentes noch weitergehen könnte und noch weitere Vignettenmöglichkeiten erfunden würden! Ich befürchte, dass zuletzt alles miteinander abgelehnt wird.

Ich werde mich vehement gegen eine vorgezogene Schwerverkehrssteuer nach Bundesrat, also eine leistungsabhängige Schwerverkehrssteuer, wenden.

Die Tunnelgebühren bedeuten eine Diskriminierung der Südschweiz; sie dürfen aus staatspolitischen Überlegungen nicht eingeführt werden. Ich möchte hier klar feststellen: Wenn sich der Gotthard zwischen Bern und Lausanne befinden würde, erlaubte sich kein Mensch, Tunnelgebühren zu verlangen. Der Protest aus der Westschweiz wäre zu gross, auch der politische Schaden.

Die Autobahnvignette ist zwar ebenfalls problematisch, hat aber eine echte Chance auf Annahme, hauptsächlich deshalb, weil der Löwenanteil durch die Ausländer aufgebracht würde. Ich frage mich allerdings, ob der Ausländerhass bei uns ausreicht, um dem Schweizer zusätzlich eine bescheidene Erhöhung der Autokosten (0,5 bis 1 Prozent) schmackhaft zu machen.

Der Bundesrat hat mit seiner ungeschickten Stellungnahme gegen die Autobahnvignette die Ausgangslage für einen eventuellen Abstimmungserfolg wesentlich verschlechtert. Er hat den Automobilverbänden das Propagandamaterial franko und gratis ins Haus geliefert. Im gegnerischen Komitee können wir also den Bundesrat sehr gut einreihen. Zum befürwortenden Komitee können wir allerdings den deutschen Verkehrsminister zählen. Er wird durch seine Einmischung in innerschweizerische Verhältnisse sicher viele Ja-Stimmen sammeln!

Die Stellungnahme des Bundesrates zur Autobahnvignette kommt einer eigentlichen «Täublerei» gleich und reiht sich würdig an die hilflose Stellungnahme zu Kaiseraugst. Es ist offensichtlich schwierig, ein Land mit einer 4-Parteien-Regierung zu regieren. Bis zur laufenden Session war ich noch der Meinung, wir würden wenigstens gut verwaltet; jetzt ist auch dies nicht mehr der Fall. Jedes Jahr ein Sparpaket, jedes Jahr mehr Steuern oder Abgaben und jedes Jahr neue Milliardendefizite – es wäre wohl an der Zeit, dass sich die Landesbehörde, statt dem Parlament in den Rücken zu schießen, dazu aufrufen würde, längst fällige Finanzentscheide zu vollziehen bzw. zu beantragen und dem Volk klaren Wein einzuschenken.

Ich bitte Sie, der Autobahnvignette zuzustimmen, die von der Kommission vorgeschlagene Schwerverkehrssteuer anzunehmen, die Tunnelgebühren aber abzulehnen.

Müller-Scharnachtal: Die Diskussionen um die Strassenbenützungsgebühren haben zum Teil recht groteske Formen angenommen. Zwar wird die Schwerverkehrsabgabe zu Recht in den Vordergrund geschoben, weil eine entsprechende Unterdeckung nachgewiesen werden kann. Über die Form werden wir uns noch unterhalten. Ebenso zu Recht werden die Tunnelgebühren in den Hintergrund gedrängt, weil deren Befürworter wohl endgültig eingesehen haben, dass man nicht den Nord-Süd-Verkehr belasten

und die viel grösseren Verkehrsströme auf den West-Ost-Achsen ungeschoren lassen kann. Selbst die im Raum stehenden Vorschläge in bezug auf die Verwendung des Treibstoffzolls und des Treibstoffzollzuschlags möchte ich durchaus als konstruktiv bezeichnen.

Völlig fragwürdig und grotesk scheint mir jetzt doch die Forderung nach einer Autobahnvignette zu sein, da die Schweiz grosse Anstrengungen unternommen hat, um Städte und Dörfer durch den Bau von Autobahnen von der Geissel Durchgangsverkehr zu befreien. Jetzt will man diejenigen Autofahrer, die lärmgeplagte Städte und Dörfer weitmöglichst meiden, bestrafen, während man diejenigen Fahrer, die der Vignette ausweichen – und es werden erstaunlicherweise viele sein –, unbehelligt lassen will. Man schlägt den Sack und meint den Esel!

In grosszügiger Weise möchte man die Pauschalgebühr auch dem ausländischen Gast als kleines Eintrittspräsent an der Grenze unseres Landes anbieten. Der in- und ausländische Automobilist würde also gezielt herangezogen, um in Form einer Sondersteuer an der Deckung des Bundesdefizites verstärkt mitzuwirken.

Die Schweiz ist ein traditionsreiches und traditionelles Gastgeberland. Wir können und dürfen es uns schlechterdings nicht erlauben, unsere Gäste an der Grenze mit einer als Autobahnvignette getarnten Eintrittsgebühr willkommen zu heissen. Wer argumentiert, der vorgeschlagene Betrag sei für ausländische Touristen absolut verkraftbar, übersieht geflissentlich, dass ihm für diesen Betrag nichts – aber auch gar nichts – Zusätzliches geboten wird. Das Reise-, Ferien- und Weekendland Schweiz wird ganz einfach teurer. Zu Preiserhöhungen infolge steigender Lohnkosten, infolge Teuerung allgemein, gesellt sich im Zeitalter des Zollabbaus ein völlig systemfremdes Element, das der Attraktivität unseres Landes als «Mekka des internationalen Tourismus» sehr abträglich sein kann.

Die Tourismusbranche hat erst kürzlich erfahren, wie schwer es hält und wieviel es kostet, das Image eines teuren Ferienlandes loszuwerden. Die Einführung der Vignette würde von allen mit dem Auto einreisenden Touristen, und das ist die grosse Mehrzahl, zu Recht als unfreundlicher Akt gewertet, ganz abgesehen von den speziellen Schwierigkeiten bei der Abfertigung in der Hochsaison. Der Symbolgehalt dieser hohlen Hand an der Schweizer Grenze bekäme in seiner negativen Wirkung nicht nur der Fremdenverkehr zu spüren. Nein, diesen Gesichtverlust hätte die Schweiz als Ganzes lange Zeit zu tragen. Seien wir doch selbst dann vernünftig, wenn wir vom Transitverkehr reden, dessen Anteil ja lediglich etwa 10 Prozent der einreisenden Personenwagen ausmacht. Auch dieser Reisende ist ein potentieller Gast, der offenen Auges die Schönheiten unseres Landes wahrnimmt. Auch dieser Gast bezahlt mit fast 60 Rappen pro Liter Benzin seinen angemessenen Beitrag an die Strassenkosten, Herr Kollege Oehen. Auch dieser Gast hat Anrecht auf unsere Gastfreundschaft, mit der sich die Vignette eben nicht verträgt. Die Abstimmung über das Ausländergesetz im März 1982 wird der Schweiz – da bin ich überzeugt – so oder so schaden. Die Vignette wäre ein weiteres höchst peinliches Lausbubenstück.

M. Brélaz: Les propositions de la commission ont trait avant tout à la politique financière et non à la politique des transports. En effet, il s'agit plutôt de trouver des fonds pour quelque temps, pour la caisse générale de la Confédération, et non de développer une véritable politique des transports. Cette méthode a d'ailleurs de plus en plus tendance à se propager – voir le cas de l'ICHA sur l'énergie par exemple – et crée une perte de crédibilité auprès de larges couches de la population. Le but est de trouver de l'argent, non de prévoir l'avenir.

En ce qui concerne la taxe poids lourds, la majorité de la commission ne dit «oui» que du bout des lèvres, pour dix ans et, si possible, pour moins; les coûts d'infrastructure imputables au trafic lourd ne sont plus mentionnés dans le texte, les problèmes des transports publics sont évincés, les taxes réduites à un seuil plancher. Certains commis-

saire n'hésitent pas à promouvoir une politique digne de l'âge du «Tout en camion», cherchant à coupler le vote sur les poids lourds et celui sur la vignette, dans l'espoir de mieux faire capoter le tout. Or, le problème des poids lourds est bien réel et il n'est pas seulement lié aux difficultés financières de la Confédération. En effet, ces véhicules ne couvrent pas leur coût d'infrastructure routière, sans parler des dégâts qu'ils risquent de provoquer dans les bâtiments situés au bord des routes ni des préjudices causés aux propriétaires desdits bâtiments. En ce sens, les propositions de la minorité de la commission me paraissent bien plus intéressantes; elles prévoient des taxes plus justes et plus réalistes qui tiennent compte des divers aspects de la politique des transports, telle l'exemption de la taxe pour les véhicules des transports publics. C'est pourquoi j'apporterai mon soutien à ces propositions, même si à mon avis celles-ci sont encore loin d'être parfaites.

Une autre minorité mérite également d'être soutenue, celle qui désire attribuer une part des recettes aux cantons. Les poids lourds causent, en effet, beaucoup plus de dégâts aux routes cantonales et communales, souvent moins bien équipées pour résister à ce type de trafic mais qui en supportent une part importante.

Le cas de la vignette mérite d'être analysé sous le double aspect de son prélèvement et de la politique des transports. Le rapport du Conseil fédéral a démontré à quel point la perception de la taxe sur la vignette serait compliquée, aussi n'insisterai-je pas sur ce point. Par contre – et c'est là l'important – il convient de signaler que la vignette est, une fois de plus, un encouragement à la rentabilisation de son achat. Beaucoup de titulaires peuvent être tentés de vouloir rentrer dans leurs frais, identiques pour un kilomètre ou pour dix mille kilomètres d'autoroute, et ils seront incités à rouler davantage, à gaspiller encore plus de carburant. En outre, il serait aberrant d'amener une partie de la population à ne pas utiliser les autoroutes de contournement des grandes agglomérations et à engorger toujours plus l'intérieur des villes. Il ne faut pas renoncer à percevoir des taxes sur les autoroutes mais celles-ci doivent, le cas échéant, être perçues sur le parcours et non pas sur les tronçons de routes servant au contournement des grandes agglomérations. Je verrais donc beaucoup mieux la solution d'un péage, dans le sens de celui pratiqué à l'étranger, que cette solution d'une vignette qui me paraît tout à fait insatisfaisante en matière de politique des transports, car elle produira davantage d'inconvénients que d'avantages, ceci non à cause de la charge financière imposée aux automobilistes, mais en raison même de son caractère schématique. C'est pourquoi elle doit être rejetée.

Je serai bref en ce qui concerne le problème du péage sur les tunnels. Quant au fond, une telle proposition n'est pas insensée, mais elle me paraît politiquement inacceptable pour deux raisons: la situation d'isolement du canton du Tessin, principalement touché par ladite mesure, et qui mérite bien, en tant que minorité, un peu de considération de notre part, et le fait que les kilomètres d'autoroute en ville sont encore d'un coût de revient plus élevé, ce qui rendrait une telle mesure incompréhensible aux habitants des régions plus décentralisées.

Enfin, à propos du problème de la surtaxe sur les carburants, le débat d'aujourd'hui est encore bien confus. Il me paraît toutefois que nous devrions prendre en considération les faits suivants: tout d'abord, les nombreux aspects négatifs du trafic routier – pollution, dégradation des bâtiments, atteinte à l'intégrité physique de beaucoup de nos concitoyens – font qu'en réalité, il serait nécessaire d'ajouter de nombreux coûts cachés à ce trafic pour mieux cerner la réalité. Il n'y a donc aucune raison de ne pas continuer à percevoir cette taxe. Ensuite, une part de cette taxe devrait tôt ou tard pouvoir servir à réparer certains des dégâts cités et à promouvoir des transports publics beaucoup moins nuisibles. Enfin, les coûts du trafic routier sont aujourd'hui supportés par les cantons et par les communes, dont le déficit est plus lourd que celui de la Confé-

dération. C'est pourquoi, il conviendrait de transférer une partie de ces recettes aux cantons et aux communes, ce qui leur permettrait ainsi de pouvoir financer certaines des dépenses que la Confédération leur a récemment transmises.

Kaufmann: Die Kommission – und ich bin voll auf der Linie der Kommission – hat ihre Entscheidungen aus folgenden grundsätzlichen Überlegungen gefällt. Seit elf Jahren kreisen wir über der Vignette. Wir feiern – ich habe das hier einmal gesagt – das zehn- oder elfjährige Diskussionsjubiläum. Seit vier Jahren kreisen wir auch über der Schwerverkehrsabgabe. Wollen wir denn abstürzen statt landen?

Wir wollen dem Staat – Herr Leo Weber hat das sehr gut gesagt – endlich einmal aus diesen miserablen Finanzverhältnissen heraushelfen. Wir wollen diese ausländischen Verhältnisse mit den grossen und andauernden Milliardendefiziten nicht. Leider ist es so, dass der Bundesrat sowohl beim Sparen wie bei der Beschaffung neuer Einnahmen ausserordentliche Mühe bekundet. Ich möchte nicht gerade so massiv sein wie vorhin Herr Flubacher. Aber es ist tatsächlich schockierend, dass sich der Bundesrat, der uns immer wieder erklärt hat, er werde sich gegenüber der Vignette neutral verhalten, nun am 2. Oktober 1981 ganz entschieden gegen diese Vignette ausgesprochen hat, und das zwei, drei Tage vor unserer Debatte. Wir gehen ja wohlwollend darüber hinweg, dass der Bundesrat es im Zusammenhang mit dem Artikel 36ter vier, fünf Jahre versäumt hat, irgendeinen konkreten Vorschlag zu bringen. Aber man wird den Eindruck nicht los, dass mindestens einzelne Mitglieder des Bundesrates gegen alles und jedes in diesem Strassenbereich sind, obwohl wir kein Geld besitzen und schwere Defizite machen.

Ein weiterer Punkt: Man sagt nun, ja, man wolle warten, bis eben dieser Artikel 36ter BV revidiert werde. Die Strassenrechnung ist eindeutig negativ. Selbstverständlich muss eine Revision des Artikels 36ter kommen, aber sie bringt uns keinen Franken in die Strassenrechnung. Also brauchen wir so oder so noch eine zusätzliche Abgabe. Da darf man vielleicht auch sagen, dass diese Revision des Artikels 36ter – die Initiative Schär stammt ja aus dem Jahre 1976 – jetzt zuerst noch in die Vernehmlassung gegeben wird, dann wird das Vernehmlassungsverfahren ausgewertet, und wir haben wahrscheinlich mindestens noch ein Jahr zu warten, bis hier eine Botschaft kommt. Und ich hätte die Meinung, dass wir die Zeit bis zu dieser Botschaft und unserer anschliessenden Beschlussfassung zu Artikel 36ter BV ausnützen sollten. Nach unserem heutigen Entscheid ist es dann immer noch möglich, dass wir die neuen Abgaben und die Revision des Artikels 36ter zeitlich koordinieren. Es kommt ja auch noch der Ständerat zum Zug. Aber jetzt möchten wir einmal sehen, dass der Bundesrat hier positiv vorwärtsmacht. Ich habe Angst, dass sonst wieder alles einzuschlafen droht.

Noch eine Bemerkung zur Fernsehsendung vom 30. September 1981. Es ist etwas Mode geworden, nicht mehr ja und nein zu sagen; sondern wenn man etwas nicht will, dann stellt man Verschiebungs- und Rückweisungsanträge, und wenn das auch nicht mehr geht, schafft man Unklarheiten. Die Unklarheit ist die beste Waffe gegen jede Vorlage.

An dieser Fernsehsendung ist es dem Gesprächsleiter, Herrn Vetterli, tatsächlich gelungen, mit einem Hokusfokus Verschwindibus das ganze Strassendefizit zum Verschwinden zu bringen, und aus dem Zylinder hat er einen Ertragsüberschuss von 300 Millionen hervorgezaubert. Dabei wissen wir alle, dass die massgebliche Strassenrechnung – die Kapitalrechnung – stark negativ ist und bis zur Jahrhundertwende noch negativer werden wird. Letzte Bemerkung: Die Diskrepanz zwischen der Deutschschweiz einerseits und der Romandie und dem Tessin andererseits bereitet mir einige Sorgen. Aber ich möchte hier nun doch auch einige Lichtblicke aufzeigen, die zum Teil in der heutigen Diskussion zum Vorschein gekommen sind. Herr Bonnard stellt den Antrag für eine Schwerverkehrsabgabe, die so schlecht

nicht ist. Wir haben auch in der Kommission festgestellt, dass die Mehrheit der Romands und der Vertreter des Tessins für beide Vorlagen eintraten. Wir haben an der Fernsehsendung vom 30. September 1981 gesehen, dass auch das offizielle Tessin mindestens die Schwerverkehrsabgabe und die Vignette akzeptiert. Und ich glaube auch, die Umfragen, die in der Sommerzeit durchgeführt wurden, ergaben in der Westschweiz und im Tessin ganz ansehnliche Stimmen für diese beiden Abgaben, aber auch für die Tunnelgebühren. Ich glaube, dass wegen dieser Fragen kein Graben zwischen der Deutschschweiz und der Roman- die und dem Tessin entstehen muss. Vielleicht ist es wie beim Gurtenobligatorium. Man wird sich nachher rasch versöhnen; insbesondere versöhnen, wenn man damit dem Bund und später den Kantonen finanziell helfen kann. Ich ersuche Sie, der Schwerverkehrsvorlage und der Vignettenvorlage gemäss Kommission zuzustimmen.

Hier wird die Beratung dieses Geschäfts unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 12.30 Uhr

La séance est levée à 12 h 30

Zwölfte Sitzung – Douzième séance**Mittwoch, 7. Oktober 1981, Vormittag****Mercredi 7 octobre 1981, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Butty

80.003

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)

76.221

Parlamentarische Initiative
Autobahngebühren (Schatz-St.Gallen)
Initiative parlementaire
Péages sur les
autoroutes (Schatz-Saint-Gall)

79.231

Parlamentarische Initiative
Tunnelgebühren (Weber Leo)
Initiative parlementaire
Péages sur les tunnels (Weber Leo)

76.230

Parlamentarische Initiative
Treibstoffzölle (Schär)
Initiative parlementaire
Droits sur les carburants (Schär)

80.933

Motion des Ständerates (Gadient).
Treibstoffzollzuschlag. Zweckbindung
Motion du Conseil des Etats (Gadient).
Surtaxe sur les carburants. Affectation

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1208 hiervoor – Voir page 1208 ci-devant

Nebiker, Berichterstatter: Gestatten Sie zuerst eine kurze persönliche Einleitung. Für einige unserer Kollegen scheinen die Verkehrsfragen tatsächlich kompliziert zu sein, aber so kompliziert sind sie nicht, wenn wir folgende Einschränkungen beachten.

1. Wir beschränken uns einmal auf den Strassenverkehr.
2. Wir bekennen uns zum Prinzip, dass der Strassenverkehr kostendeckend sein soll.
3. Wir stellen fest, dass er das nicht ist. Benzinzollzuschläge und die andern direkt anrechenbaren Einnahmen zugunsten des Strassenverkehrs können die Strassenkosten nicht decken. Gesamthaft besteht eine Unterdeckung von 400 Millionen Franken bis zu über 1 Milliarde Franken, je nach Rechnungsart. Das bedingt zusätzliche Strassenverkehrsabgaben.
4. Wir stellen fest, dass innerhalb der Strassenrechnung der Schwerverkehr seine Kosten nicht deckt. Das bedingt, dass wir eine Schwerverkehrsabgabe einführen müssen. Das ist gesamtverkehrskonzeptionskonform.
5. Wir stellen weiter fest, dass die Mittel aus Treibstoffzöllen und Treibstoffzollzuschlägen zu stark an die Nationalstrassen gebunden sind. Die Kosten des übrigen Strassennetzes sind aber nicht gedeckt. Deshalb können wir Grundzoll und Zollzuschläge nicht kürzen, sondern wir müssen die Verwendung der Mittel von den Nationalstrassen auf das übrige Strassennetz verschieben.
6. Schliesslich wissen wir alle, oder sollten es nachgerade wissen, dass die Bundeskasse leer ist und dass wir zusätzlicher Einnahmen bedürfen. Ohne in Verkehrspolitik zu machen, müssen wir nach Geld suchen, und das bringt die Autobahnvignette. So stellen sich die Probleme – sehr vereinfacht – dar. Als Kommissionspräsident möchte ich nun noch etwas differenzieren, wenn Sie gestatten.

Die Frage der Treibstoffabgaben wurde von verschiedenen Votanten aufgeworfen. Es ist richtig, dies ist die wichtigste Einnahmequelle der Strassenfinanzierung. Die Kommission hat das von Anfang an erkannt. Aus dem Grundzoll kommen 954 Millionen, davon sind 60 Prozent zweckgebunden, aus dem Zollzuschlag 1,25 Milliarden, total aus den Treibstoffabgaben 2,2 Milliarden Franken. Demgegenüber betragen aber die gesamten Strassenkosten, die dem Motorfahrzeug anlastbar sind, nach der Kapitalrechnung 3,5 Milliarden, nach der Ausgabenrechnung sogar 4,1 Milliarden Franken. Nach der Strassenrechnung verbleibt ein Defizit – nach der Kapitalrechnung von 410 Millionen Franken pro Jahr, nach der Ausgabenrechnung von 1,1 Milliarden Franken pro Jahr. Wenn wir die sogenannte finanzpolitische Rechnung machen und nur die zweckgebundenen Mittel der Strassenrechnung gutschreiben, dann verbleibt ein Defizit von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr. Das sind Zahlen, die wir einmal anerkennen und sehen müssen, und dann erkennen wir auch das Problem in bezug auf die Treibstoffabgaben viel besser. Von einem Zuviel kann überhaupt nicht die Rede sein; was zutrifft, ist, dass zuviel Treibstoffabgaben an die Nationalstrassen gebunden sind und zuwenig an die übrigen Strassennetze, damit geht auch zuwenig an die Kantone; wir sehen, dass der Verteiler der Einnahmen nicht stimmt. Es kann also höchstens darum gehen, bei den Treibstoffzöllen den Zweck zu verschieben, zu erweitern. Die Defizite der Strassenrechnung zeigen deutlich, dass die Treibstoffabgaben nicht genügen. Wir können nicht beliebig die Treibstoffe verteuern. Wir brauchen zusätzlich direkte Verkehrsabgaben, die möglichst vernünftig sein müssen. Das ist die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips, das ist kein Raubzug auf die Taschen der Automobilisten!

Das Parlament muss die Frage der Verkehrsabgaben diskutieren, wir haben selbst die entsprechende Botschaft Schwerverkehrsabgabe provoziert, wir haben die parlamentarische Initiative Schatz beschlossen. Wir müssen auf die Autobahnvignette eintreten; in der Öffentlichkeit würde nicht verstanden, wenn wir wieder in Verzögerungstaktik

machen und jetzt mit den Treibstoffabgaben einen neuen Grund fänden, das Problem zu verzögern. Der Fahrplan für die Volksabstimmung ist mit unserer Beratung noch keineswegs festgelegt; der Ständerat muss ja unsere Vorschläge auch noch prüfen, und es ist kaum anzunehmen, dass er sagt, der Nationalrat ist gescheitert, wir stimmen ihm zu. Wir wissen also nicht, wie lange das Problem Verkehrsabgaben noch hin und her geht. Der Bundesrat behandelt jetzt beschleunigt das Problem der Treibstoffzuschläge und der Treibstoffabgaben bzw. der Zweckbindung, so dass es ohne weiteres möglich sein wird, im Sinne von Herrn Lüchinger oder Herrn Carobbio – eine interessante Konstellation übrigens! – die Probleme der Zweckbindung auf Treibstoffabgaben in der Volksabstimmung vorangehen zu lassen. Das wird ohne weiteres möglich sein; aber den ganzen Problembereich können wir so oder so heute schon diskutieren und beschliessen.

Zur Gesamtverkehrskonzeption: Viele sprechen von dieser GVK. Ich komme vom Verdacht nicht los, dass dies ein Vorwand ist, wenn man jetzt diese GVK so in den Vordergrund stellt. Sind Sie sich dessen bewusst, auch die GVK kann keine Wunder vollbringen! Die GVK muss mit dem gleichen Wasser kochen, das wir jetzt auch zur Verfügung haben! Wenn die GVK Mittel braucht, dann braucht sie die gleichen Mittel, die wir jetzt allenfalls diskutieren. Es ist ein ernstes Anliegen der Kommission – und Sie kennen das aus unsern Anträgen –, dass wir die GVK keineswegs beeinflussen oder schädigen wollen. Deshalb sind wir ja für befristete Lösungen, für Lösungen, die in die Richtung gehen, die auch die GVK verlangt, die GVK-konform sind. Diese Übergangsbestimmungen sind ein erster Schritt in die richtige Richtung, wie auch zum Beispiel der Leistungsauftrag SBB ein Schritt in die richtige Richtung im Sinne der GVK war. Die Abgaben sind grundsätzlich richtig. Die GVK verlangt ähnliche Dinge. Die GVK braucht Mittel, sonst ist die ganze GVK ohnehin illusorisch. Und wenn wir jetzt sehen, dass die Mittel allenfalls beschafft werden können, dann kann man mit der GVK auch etwas anfangen. Der erste Zug zur Mittelbeschaffung für die GVK ist mit der Verwerfung der Mehrwertsteuer schon abgefahren. Es braucht andere Wege der Mittelbeschaffung zur Lösung der komplexen Verkehrsfragen. Ich komme vom Eindruck nicht los, dass der Hinweis auf die GVK nur ein Vorwand ist, die Probleme mit den Strassenverkehrsabgaben hinauszuschieben. Wir müssen uns auch klar sein, die GVK ist in einem Gesamtwurf kaum zu realisieren. Wir müssen pragmatisch vorgehen, schrittweise, und das wäre ein erster Schritt.

Zur Schwerverkehrsabgabe: Die Schwerverkehrsabgabe ist kaum bestritten. Die Unterdeckung wird anerkannt, deshalb ist die Schwerverkehrsabgabe auch gerechtfertigt. Die Diskussion geht vielmehr um die Frage, ob die Abgabe leistungsbezogen sein muss oder ob wir eine pauschale Abgabe einführen wollen. Dazu einige Bemerkungen: Grundsätzlich wäre eine leistungsbezogene Abgabe angebracht. Das entspräche dem Verursacherprinzip; aber – wie ich schon ausgeführt habe – die Erhebung wäre recht kompliziert, jedenfalls viel komplizierter, als wir uns das allgemein vorstellen. Es brauchte spezielle Zähler. Man kann sich nicht auf die bestehenden Zähler in den Automobilen verlassen. Die Differenzen sind viel zu gross.

Wir müssen zweitens beachten, dass die Strassenkategorienrechnung gegenwärtig überprüft wird. Die Schlüsselzahlen, die benötigt werden, müssen genau überprüft werden. Das sind komplizierte Berechnungen über Benützung der Verkehrsflächen, über Achsengewicht, über Geschwindigkeit und weiss nicht, was alles, um die Lasten auf Schwerverkehr und PW usw. zu verteilen. Die Frage ist in Diskussion. Wir wissen heute nicht genau, wie gross die Unterdeckung ist. Wir sind aber überzeugt, dass eine Unterdeckung besteht, deshalb vorläufig eine pauschale Abgabe.

Wenn wir die ganze Unterdeckung von 360 Millionen Franken kompensieren wollen, dann sind recht hohe Verkehrsabgaben auf Schwerverkehr notwendig. Für einen 9-Tonnen-Lastwagen wären es im Schnitt 5000 Franken, für jene

über 9 Tonnen 8500 Franken, für den Anhänger 6300 Franken, und für einen Sattelschlepper müssten im Mittel 20 000 Franken bezahlt werden. Wir müssen diese Grössenordnungen sehen, und dann ist es verständlich, wenn die Schwerverkehrsverbände dagegen Sturm laufen. Ganz wichtig ist – der Hinweis wurde gemacht – die Tatsache, dass mit einer leistungsbezogenen Abgabe die Randgebiete ganz ausserordentlich stark belastet würden. Wir müssten dann etwas anderes erfinden, um die Randgebiete wieder zu entlasten. Aber das wird nun kompliziert. Mit einer Pauschale kann ich das so gestalten, dass keine Überlastung entsteht.

Eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wäre allenfalls im Rahmen der GVK realisierbar, aber nicht im Rahmen einer Übergangsbestimmung.

Die Pauschale ist ein erster Schritt. Sie ist einfach. Sie ist zeitlich begrenzt bis maximal im Jahre 1990. Sie würde automatisch durch die Bestimmungen der GVK abgelöst. Wir haben bewusst mässige Ansätze gewählt, damit der Nahverkehr, der nicht durch die Bahnen übernommen werden kann, nicht überproportional belastet wird. Übrigens werden natürlich auch bei der Pauschale die Leistungen berücksichtigt.

Den grössten Teil der Strassenverkehrsabgaben leistet der Lastwagen nach wie vor über die Treibstoffabgaben. Beispielsweise bezahlt man für einen Lastwagen, der 60 000 Kilometer im Jahr fährt und 50 Liter Dieselloil für 100 Kilometer braucht, 17 000 Franken an Zoll und Zollzuschlägen, leistungsabhängig, dazu kommen leistungsunabhängig die Pauschale von 3000 Franken und die kantonale Motorfahrzeuggebühr. Sie sehen, auch bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe ist der grösste Teil aller Abgaben von Lastwagen leistungsbezogen. Wir haben eine Kombination von pauschalen und leistungsbezogenen Gebühren. Diese Kombination ist gar nicht so schlecht.

Die Idee von Herrn Kollege de Chastonay – die Schwerverkehrsabgabe nur auf die Autobahnbenützung zu beziehen – glaube ich – nicht sehr glücklich. Sie würde zur Folge haben, dass der Schwerverkehr ausgerechnet von den Nationalstrassen abwandern und auf dem normalen Strassennetz durch alle Dörfer fahren würde. Das kann man nicht machen. Eine Autobahngebühr muss niedrig sein, beispielsweise 30 Franken bei der Vignette; das provoziert keine Abwanderung; aber ein paar 1000 Franken Autobahngebühr für Lastwagen würde eine Abwanderung auf das übrige Strassennetz mit sich bringen.

Zur Autobahnvignette: Die ist selbstverständlich umstritten. Aber sie hat zweifellos beim Volk eine gewisse Popularität, deshalb müssen wir sie bringen. Sie ist, Kollege Müller, noch lange kein «Lausbubenstück», sonst sind ja die Italiener und die Franzosen auch «Lausbuben». Neben höheren Treibstoffabgaben als bei uns kennen diese ja auch dieses «Lausbubenstück», nämlich Autobahnabgaben. Mit Nationalrat Müller haben alle am Fremdenverkehr Interessierten auf das Problem Fremdenverkehr hingewiesen. Wir dürfen dieses Problem ganz sicher nicht unterbewerten. Wir müssen uns bewusst sein, was wir hier machen. Aber kein Tourist wird wegen 30 Franken Autobahngebühr das Gastland Schweiz meiden, sonst würde ja niemand mehr nach Italien und niemand mehr nach Frankreich fahren. Wenn aber unser Land vom Touristenverkehr und hauptsächlich vom Transitverkehr überschwemmt wird, dann meiden die Gäste die Schweiz. Die Tessiner haben es langsam gemerkt, dass mehr Tourismus und Verkehr uns selbst weniger Lebensqualität und unseren Touristen weniger Ferienqualität bedeutet. Also haben wir kein Interesse daran, den gesamten europäischen Transitverkehr über unsere Strassen laufen zu lassen. Mindestens sollte jener, der trotzdem noch kommt, seine Kosten decken.

Die Vignette ist eindeutig eine Fiskalabgabe. Wir wollen da nichts beschönigen.

Sind aber Steuern unmoralisch? Es sind zudem Steuern, die immer wieder vom Volk verlangt werden. Bei jeder Diskussion mit unseren Stimmbürgern wird, wenn Finanzvorlagen besprochen werden, uns vorgeworfen, dass wir die

Autobahnvignette nicht zur Abstimmung bringen. Jetzt sollen wir sie vorschlagen, das Volk sollte ja oder nein dazu sagen können, dann haben wir klaren Tisch. Einen Betrag von 200 bis 300 Millionen Franken Mehreinnahmen kann man, glaube ich, nicht – so wie es der Bundesrat beinahe tat – so leichtfertig vom Tisch wischen mit dem Hinweis auf die GVK. So viel ist uns die GVK dann auch wieder nicht wert.

Die Vignette bedeutet keine Strafe für die Autobahnbenützer, wie sich beispielsweise Herr Thévoz ausdrückte, sondern sie ist eine Kompensation der Vorteile, die man von der Autobahn hat. Man bekommt etwas dafür, und zwar recht viel. Die Autobahnen sind übrigens nicht nur durch die Autobahnbenützer bezahlt worden. 70 Prozent unseres Strassenverkehrs finden nach wie vor auf dem übrigen Strassennetz statt; also haben auch die Autofahrer auf den übrigen Strassen die Autobahn bezahlt. Die Autofahrer im Engadin oder im Jura, die überhaupt keine Autobahn haben, bezahlen heute die Autobahnen mit. Ist denn das richtig? Ich glaube, eine Autobahngebühr, die den tatsächlichen Benützer belastet, ist vernünftig und keineswegs unmoralisch. Die Autobahnvignette hat natürlich auch eine verkehrspolitische Komponente; diese darf ich nicht übersehen. Es ist die Erfassung des Transitverkehrs. Man muss sich immer wieder die Zahlen vor Augen halten: In der Schweiz sind 2 Millionen Fahrzeuge immatrikuliert, die autobahngebührenpflichtig würden, demgegenüber zählen wir 50 Millionen Grenzübertritte. Man muss diese Verhältnisse immer wieder sehen. Kein einziges Land hat einen solch grossen Transitverkehr zu verkraften wie die Schweiz. Der Transitverkehr deckt seine Kosten nicht; wegen des Transitverkehrs müssen wir überdimensionierte Strassen bauen, damit wir den Spitzenverkehr aufnehmen können, und diese mindestens wollen wir uns bezahlen lassen. Ich glaube, dass das berechtigt ist.

Zur Tunnelgebühr ist nicht mehr viel zu sagen. Sie stösst nicht auf grosse Gegenliebe. Dafür bin ich Ihnen dankbar. Zwei kleine Bemerkungen zu Herrn Schalcher. 5 Franken Tunnelgebühr – Ihr Vorschlag – brächten total 17 Millionen Franken pro Jahr ein, also relativ wenig, und trotzdem müssten wir einen recht hohen Aufwand mit Zollstationen treiben, die zum Teil bedient werden müssten, weil zum Beispiel noch Geld gewechselt werden muss. Ich glaube, dass diese Variante finanzpolitisch nicht interessant ist. Die Autobahnvignetten wären wesentlich interessanter und nicht diskriminierend.

Im übrigen bin ich aber Herrn Kollege Weber dankbar, dass er an seiner Initiative festhält. Sie gibt uns Diskussionsstoff. Man kann die Argumente für und gegen die Tunnelgebühren darlegen, und sie hat eine Schrittmacherfunktion, damit wir überhaupt über Verkehrsabgaben ernsthaft diskutieren. Verkehrspolitik ist interessant. Jedermann hat andere Interessen, jedermann ist am Verkehr beteiligt. Aber auch in schwierigen Fällen, das sage ich zum Schluss, müssen wir Entscheide fällen. Diese Entscheide müssen vorsichtig und schrittweise erfolgen, möglichst ohne Präjudize zu schaffen. Wir können nicht wegen Schwierigkeiten kurzerhand auf 150 bis 200 Millionen Franken im Jahr aus dem Schwerverkehr und auf 200 bis 300 Millionen Franken im Jahr aus der Vignette verzichten. Schwimmen wir denn eigentlich im Geld? Wir müssen zweitens dem Stimmbürger einfache Fragen stellen können. Wir müssen fragen können: Willst du eine Autobahngebühr von 30 Franken, ja oder nein, oder willst du eine Schwerverkehrsabgabe mit diesen und jenen Tarifen? Darunter kann sich der Bürger etwas vorstellen. Er macht ohnehin nicht solche komplizierte Überlegungen, wie wir sie hier anstellen. Er wird emotionell ja oder nein sagen. Wir machen die Dinge kompliziert. Kein Mensch verlangt heute die Lösung sämtlicher Verkehrsaufgaben. Die ideale Lösung ist morgen ohnehin schon anders. Aber was wir heute lösen können, ist Mehreinnahmen für die Bundeskasse beschaffen, und im weitern können wir die Unterdeckung in gewissen Kategorien mindestens teilweise reduzieren. Angesichts der Lage der Bundesfinanzen muss man

zudem die Frage der Einführung einer Autobahnvignette nun ernsthaft prüfen und sie dem Volk vorlegen.

Wir wollen die GVK nicht bodigen; sie soll nicht geschädigt werden, sondern wir wollen etwas machen im Hinblick auf die GVK. Die Zweckbindung bei den Treibstoffen und Treibstoffzuschlägen steht in der Luft; wenn es geht, werden wir die vorgängig behandeln. Das Problem ist nämlich gar nicht so schwierig, wie ich dies dargelegt habe.

M. Houmard, rapporteur: Le débat d'entrée en matière a prouvé, si cela était encore nécessaire, d'une part la complexité de la recherche d'une solution acceptable par tous ceux qui veulent assainir les finances de la Confédération, pour autant qu'ils ne soient pas eux-mêmes priés de passer à la caisse; d'autre part, il a démontré que notre commission n'a pas brûlé les étapes mais qu'il était temps de porter ces sujets devant le Parlement pour décanter un problème financier et un problème routier, et pour donner finalement au peuple l'occasion de se prononcer.

Nous retiendrons les éléments importants suivants: chacun s'accorde à reconnaître que l'élément principal est la prorogation du régime financier de la Confédération. Le Conseil fédéral et plusieurs des intervenants font uniquement appel au principe des redevances sur le trafic des poids lourds. La majorité de la commission ainsi que plusieurs intervenants considèrent ces recettes, prévues dans la période transitoire, comme un tout, et les offrent sur un plateau à condition que chaque usager ou presque y contribue par une quote-part qui, pour l'automobiliste, s'élèvera à 30 francs et qui, pour chaque propriétaire de camion, atteindra un chiffre variant entre 1000 et 3000 francs par an.

Reprenons rapidement les objets principaux. La vignette doit être considérée comme une bonne solution de rechange à celle du péage sur les tunnels puisqu'elle englobe tous les ouvrages d'importance. Ici, je voudrais rendre les adversaires d'un péage sur les tunnels attentifs à un détail: ils feraient bien d'être favorables à l'idée d'une vignette sur les autoroutes s'ils ne veulent pas se trouver finalement, de par la pression du peuple, dans une situation plus inconfortable encore, à savoir celle découlant d'une décision discriminatoire pour certaines régions.

Comme nous l'avons déjà dit, bien des routes urbaines coûtent trois fois plus cher que les tunnels. Le montant de la vignette – 30 francs – ne saurait inciter les automobilistes à délaisser les autoroutes car nous ne croyons pas que leur choix se fasse sur la base d'un tel critère. L'automobiliste juge le problème globalement, en tenant compte du confort, de l'économie de temps, de la sécurité du voyage et de la mise à contribution de son véhicule. En outre, bien des automobilistes contribuent à payer la construction des autoroutes sans avoir l'occasion de les utiliser. Dans ce cas-là aussi, la vignette offrirait une certaine compensation. En ce qui concerne le trafic des poids lourds, certains nous reprochent de proposer une solution insuffisante. Nous sommes conscients que la taxe d'ensemble est volontairement modérée parce que celle-ci est prise en dehors de la conception globale des transports. Notre commission aurait certainement envisagé une autre solution, si les redevances sur le trafic des poids lourds étaient incluses dans le cadre de la conception générale des transports. Nos collègues, qui demandent uniquement au trafic des poids lourds la totalité de l'effort des 350 millions, doivent savoir qu'actuellement un camionneur paie déjà entre 12 000 et 15 000 francs par an de droits et de surtaxes sur les carburants, soit 61,1 centimes par litre de carburant diesel. En matière de fiscalité concernant les poids lourds, la Suisse vient en tête des pays européens. Le propriétaire d'un véhicule d'un poids total de 28 tonnes qui effectue 50 000 kilomètres par an paie en effet maintenant 14 554 francs. Le carburant diesel est d'ailleurs davantage taxé que la benzine.

Les dispositions transitoires prévues par la commission ne portent aucun préjudice à la solution définitive. Lorsque nous aurons accepté la conception globale suisse des transports, nous pourrions abolir la solution intermédiaire

prévue par notre commission. En ce qui concerne le calendrier des priorités, nous retiendrons que le Conseil fédéral nous a promis le message sur l'affectation des droits sur les carburants pour le printemps prochain et que la commission, elle-même, a toujours donné la primeur aux droits et à la surtaxe sur les carburants. En outre, dans l'état actuel des finances de la Confédération, l'on ne saurait objectivement envisager une diminution de ces rentrées fiscales. Tout au plus pouvons-nous établir d'emblée que cette diminution devrait être modeste, afin de garantir un prix concurrentiel sur le plan européen. Enfin, l'attribution des droits sur les carburants peut être modifiée mais le montant, comme on l'a déjà dit, devra certainement être maintenu.

Il s'agit maintenant pour nous de décider de la nécessité ou non de trouver sans tarder de nouvelles recettes. S'il faut faire vite, seule une solution intermédiaire s'impose; si nous pouvons attendre quatre ans, nous réglerons alors le problème des poids lourds dans le cadre de la CGST.

Bundesrat **Schlumpf**: Vorab möchte ich den Kommissionsprechern, Nationalrat Nebiker und Nationalrat Houmard, für die umfassende und konzise, zugleich aber auch sachliche Darstellung der gesamten Problematik danken. Sie haben damit eine Grundlage für eine sachbezogene Diskussion in Ihrem Rat gelegt. Die meisten Votanten haben es so gehalten und damit zugleich eine Grundlage für eine sachliche Auseinandersetzung in der Öffentlichkeit gelegt, wenn der Souverän zu diesen Fragen Stellung zu beziehen hat. Ich möchte aber auch der nationalrätlichen Kommission unter dem Präsidium von Herrn Nebiker danken. Sie hat sich Mühe gegeben, sich breit mit den aufgeworfenen Fragen auseinanderzusetzen und nicht einfach nein zu sagen; sie hat sich bemüht, konstruktive Alternativen in die Diskussion einzubringen.

Darf ich eine Vorbemerkung zum Bericht des Bundesrates vom 21. September 1981 zur Frage der Autobahnvignette machen. Es handelt sich dabei nicht um Rückenschüsse. Konsultieren Sie Artikel 21quinquies des Geschäftsverkehrsgesetzes. Dort wird vorgeschrieben, dass der Bundesrat, wenn der Nationalrat eine Ratsinitiative ergreift und einen formulierten Vorschlag ausarbeitet, dazu zuhänden des Parlaments Stellung zu beziehen hat. Das haben wir getan. Die gesetzliche Fundstelle war nicht schwer zu finden, weil sowohl im Bericht der nationalrätlichen Kommission wie in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21. September der Artikel 21quinquies Ihres Geschäftsverkehrsgesetzes ausdrücklich aufgeführt wird. Allerdings – und dafür möchte ich mich entschuldigen – muss ich zugeben, dass diese schriftliche Stellungnahme zur Frage der Autobahngebühren spät in Ihre Hände gekommen ist. Sie wurde am letzten Donnerstag, dem 1. Oktober, versandt und ist Ihnen somit am Freitag, dem 2. Oktober, zugegangen. Es ist indessen in Rechnung zu stellen, dass nach dem Sessionsprogramm dieses Geschäft eigentlich erst für heute, den 7. Oktober, vorgesehen war, so dass die Zeit für das Studium der 10 Seiten des Berichtes etwas länger gewesen wäre. Es ist in der Abwicklung in der Verwaltung eine kleine Panne wegen Abwesenheit eines Mitarbeiters eingetreten, welche zu einer Verzögerung geführt hat, sonst hätten Sie diesen Bericht einige Tage früher erhalten, was wünschbar gewesen wäre. Zur Orientierung von Nationalrat Leo Weber: Dass der Bundesrat zur Frage der Tunnelgebühren keinen schriftlichen Bericht erstattete, entspricht ebenfalls den gleichen Vorschriften, weil von Ihrer Kommission kein Vorschlag für eine gesetzliche Regelung Ihrem Rat unterbreitet wird, sondern die Kommission die Ablehnung von Tunnelgebühren beantragt, und damit hatten wir zu dieser Frage auch keinen schriftlichen Bericht zu erstatten.

Der Bundesrat hat wiederholt zum gesamten Fragenkomplex Strassenfinanzierung, Treibstoffzölle, Strassenbenutzungsabgaben Stellung bezogen. Ich verweise einmal auf die Botschaft vom 16. Januar 1980, die sich seit eineinhalb Jahren in den Händen des Parlamentes befindet. Mit dieser

Botschaft hat der Bundesrat vorgeschlagen, einen Verfassungsartikel für die Einführung einer echten Schwerverkehrsabgabe zu schaffen und auf eine Verfassungsgrundlage für eine Autobahngebühr, eine Vignette, zu verzichten. Im Ständerat, bei der Behandlung dieser Vorlage am 23. September 1980, hat der Bundesrat diesen Standpunkt vorbehaltlos bestätigt. Die schriftliche Stellungnahme vom 21. September beinhaltet nichts anderes als eine Wiedergabe dessen, was der Bundesrat in seiner Botschaft vom Januar 1980 zur Frage der Vignette ausführte. Dazu – Nationalrat Affolter hat Sie daran erinnert, ich danke ihm dafür – hat der Bundesrat schon in den Richtlinien für die Legislaturperiode und dann auch im Finanzplan und in den Perspektiven 1984/85 immer zum Ausdruck gebracht, dass er eine Schwerverkehrsabgabe, im Finanzplan beziffert mit 350 Millionen, eine echte Schwerverkehrsabgabe, vorschlägt und erwartet.

Bei der sachlichen Beurteilung, ob eine echte Schwerverkehrsabgabe oder eine andere Lösung, gehen die Meinungen nicht nur in der Öffentlichkeit, sondern offensichtlich auch in Ihrem Rat auseinander. Das ist verständlich; denn hier hat – die Kommissionsprecher haben das gesagt – praktisch jeder Gelegenheit, sich eine Meinung zu bilden, insbesondere die Betroffenen, Automobilisten, Schwerverkehrsfahrzeuginhaber oder -benützer, aber überhaupt die ganze Öffentlichkeit. Es ist erfreulich, dass sich breite Kreise mit diesem wichtigen Problem beschäftigen, auch weit über das Parlament hinaus.

Nationalrat Weber, der Bundesrat hat niemanden im Regen stehen lassen, wie Sie sagen. Es ist richtig, in den sechziger Jahren hat man auch in der Bundesverwaltung, im Bundesrat und einige Male auch im Parlament über Tunnelgebühren diskutiert. Man hat damals auch bei den Kantonen ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt, nicht zu verwechseln mit dem Vernehmlassungsverfahren zur GVK. Das war im Jahre 1965, und da hat man positiv Stellung genommen in verschiedenen Äusserungen zu einer Tunnelgebühr. Aber seit der GVK ist die Haltung des Bundesrates unverändert geblieben, und es wurde niemand, bevor oder nachdem er eine parlamentarische Initiative ergriff oder eine Volksinitiative in die Wege leitete, vom Bundesrat im Regen stehen gelassen. Über die Meinung des Bundesrates herrschte nie Unklarheit für diejenigen, die sich dafür interessierten. Der Bundesrat hatte seit Jahren, abgestützt auf die GVK, ein klares Konzept. Und weil hier dem Bundesrat der Vorwurf gemacht wurde, dass er nicht wisse, was er wolle, im Unterschied natürlich zum Parlament und zur Öffentlichkeit, möchte ich Ihnen noch einmal dieses Konzept des Bundesrates, über das ich in der nationalrätlichen Kommission orientierte, in den wesentlichen Zügen darlegen.

Im Vordergrund steht die Neuordnung des Treibstoffgrundzolles und des Zollzuschlages. Zielsetzung des Bundesrates ist es, diese beiden Fiskaleinnahmen ungeschmälert für den Bundeshaushalt zu erhalten, also keinen Abbau, auch nicht bei den 30 Rappen Treibstoffzollzuschlag, vorzunehmen, die notwendigen Modifikationen rechtlicher Art vorzunehmen, diese Erträge für die Bundeskasse weiterhin zu sichern. Es bedarf hier, nach Auffassung des Bundesrates und nach Ihrer Meinung übrigens, einer grösseren Disponibilität. Wenn wir es bei der heutigen Zweckbindung beliesen, insbesondere beim Zollzuschlag, dann würden wir aus den Gründen, die die Kommissionsprecher dargelegt haben, in einigen Jahren an die verfassungsmässige Erhebungsgrenze stossen. Die Vorbereitungen für eine Vorlage an die eidgenössischen Räte sind weit gediehen. Wir werden – bevor eine Botschaft vom Bundesrat zu Ihren Händen verabschiedet wird – ein Vernehmlassungsverfahren durchführen. Das ist in Vorbereitung. Das Vernehmlassungsverfahren wird in den nächsten Monaten gestartet. Hierauf kommt dann die Botschaft an die eidgenössischen Räte, und ist dann in Ihren Händen sowohl materiell als auch in der zeitlichen Abwicklung. Das ist erste Priorität; denn was steht auf dem Spiel?

Ich möchte es noch einmal zusammenfassen, Nationalrat Nebiker hat es detailliert dargelegt. Die Bruttoerträge aus den Posten Treibstoffgrundzoll und Zollzuschlag machen jährlich etwa 2,2 Milliarden Franken aus. Davon werden für die Strassen insgesamt verwendet 1,8 Milliarden, für die Nationalstrassen allein etwa 1,5 Milliarden inklusive Abzahlung des Vorschusses, für die Bundeskasse, für den allgemeinen Haushalt im vergangenen Jahr 382 Millionen, also gegen 400 Millionen. Das sind Erträge, die nicht aufs Spiel gesetzt werden dürfen. Ich erinnere an das, was Nationalrat Fischer sagte: Man kann mit einem «Hors d'œuvre riche et varié» ein Fuder derart beladen, dass es am Schluss überladen ist. Daran hat eine Regierung auch zu denken. Die Sicherung dieser Treibstoffzolleinnahmen mit einer erweiterten Zweckregelung gegenüber der heutigen, ist aus den dargelegten Gründen die erste Priorität.

Nun zur Frage der Strassenbenützungsgabgaben. Hier haben wir ein reichhaltiges Angebot an Vorschlägen. Die echte, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, abgestützt auf die GVK, ist der Vorschlag des Bundesrates. Dann haben wir die Möglichkeit einer limitierten und zugleich befristeten Schwerverkehrsabgabe und einer ebenfalls befristeten Vignette. Das ist der Vorschlag der Kommission. Man könnte auch über eine unbefristete Vignette diskutieren. Der Antrag der Kommission geht aber vorderhand auch in Richtung Befristung. Weiter haben wir die Frage der Tunnelgebühren nach der Initiative von Nationalrat Leo Weber.

Damit das klar ist – ich adressiere das vor allem an die Nationalräte Flubacher und Oehen: Der Bundesrat hält auch am 7. Oktober 1981 vollumfänglich an seinem Antrag vom 16. Januar 1980 fest, eine Verfassungsgrundlage zu schaffen für eine echte, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Die Ausgestaltung dieser Schwerverkehrsabgabe, Nationalrat Rüttimann, erfolgt nicht auf der Verfassungsebene. Nationalrat Schalcher: Das ist das Typische einer Verfassungsnorm, dass sie nicht spezifiziert mit Ziffern ausgestattet wird usw. und damit für die Öffentlichkeit nicht so transparent gestaltet werden kann wie eine Gesetzes- oder eine Verordnungsvorschrift. Wir haben zwar in der Bundesverfassung auch andere Bestimmungen, die einen hohen Detaillierungsgrad aufweisen, aber wir wollen nicht begangene Fehler in der Verfassungsgebung als Rechtfertigung für eine Weiterführung solcher Fehler verwenden. Eine Verfassungsnorm hat immer einen relativ hohen Abstrahierungsgrad. Die Detaillierung, Nationalrat Rüttimann, inklusive der Fragen der Randgebiete, der Befreiungen usw., muss dann in der Ausführungsgesetzgebung erfolgen. In der Verfassung sind aber für eine echte, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe die notwendigen Jalons aufzuführen. Sie sind im Vorschlag des Bundesrates enthalten, den Sie in der Botschaft (Seite 76) finden:

1. Kostenbindung, Schwerverkehrsabgabe nur nach Massgabe – das ist die obere Begrenzung – der Unterdeckung aus der Kategorie Schwerverkehr.
2. Bei einer echten Schwerverkehrsabgabe – nicht bei einer limitierten, befristeten – Partizipation der Kantone aus den Gründen, die dargelegt wurden.
3. Zweckbindung des Kantonsanteils, nicht aber des Bundesanteils für Aufwendungen im Strassenbereich.
4. Globalbelastung in doppelter Richtung: miteinbezogen werden muss das gesamte Strassennetz, und sowohl der inländische wie auch der ausländische Schwerverkehr werden von einer echten Schwerverkehrsabgabe in gleicher Weise erfasst.

Zu den Ausführungen der Nationalräte Rüttimann, de Chastonay und Martin möchte ich sagen: Wenn Sie alle diese Detailfragen (die Erhebungsmethode, die Ansätze, die Probleme der Freigrenzen und Befreiungen, die Behandlung der Randgebiete, damit dort keine Ungerechtigkeiten entstehen, die dann anderweitig wieder kompensiert werden müssten) auf Verfassungsebene regeln möchten, dann schaffen wir allerdings nicht einen Verfassungsartikel, sondern einen Abschnitt der Bundesverfassung. Das gehört

auf die Gesetzesstufe und wird auch für das Ausführungsgesetz zu einem solchen Verfassungsartikel vorbereitet.

Weshalb ist der Bundesrat für diese echte, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe? Ich kann nur wiederholen, was der Bundesrat seit zwei Jahren Ihnen und der Öffentlichkeit sagte: Sie ist GVK-Konform, denn sie stützt sich ja auf die GVK; ein fugenloser Einbau in eine GVK ist problemlos. Sie ist kostengerecht, weil sie die Unterdeckung der Kategorie Schwerverkehr zum Ziele hat und dadurch auch begrenzt wird. Sie ist verkehrspolitisch richtig, weil sie in Richtung Abbau von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Strasse wirkt und in dieser Richtung einen – wenn auch begrenzten – Lenkungseffekt hat.

Zu den Anträgen der Kommission. Ich habe bereits gesagt, dass wir die Arbeit der Kommission anerkennen, die sich dieser Mühe unterzog, konstruktive eigene Vorschläge zu unterbreiten. Die Vorschläge der Kommission können den Bundesrat aber nicht von seinem Antrag abbringen.

Zur Einzelinitiative Weber, Tunnelgebühren: Der Bundesrat pflichtet den Überlegungen der Kommission für eine Ablehnung von Tunnelgebühren bei (staatspolitische Bedenken, die Problematik der Unterstellungskriterien, völlige Ungleichheiten bei der Beurteilung der Kostenseite verschiedener Nationalstrassenstrecken, das Problem der Verwendungszwecke). Nationalrat Weber, in Ihrer Initiative wünschen Sie, dass die Tunnelgebühren verwendet werden für die Betriebs- und Unterhaltskosten dieser Bauwerke, d. h. also praktisch für den Gotthard- und Bernhardtintunnel. Wenn wir eine solche Regelung treffen würden, würden wir binnen kurzem an den Rand stossen, weil wir für den Unterhalt aus den zweckgebundenen Mitteln (Treibstoffzollzuschlag und Anteil am Grundzoll) bereits über genügend Mittel verfügen. Hinzu käme auch noch das Problem der begrenzten Ergiebigkeit. Nationalrat Schalcher, nur mit einer Befreiung der Anlieger von Tunnelgebühren würde man das Problem des Gefälles und der Ungleichbehandlung nicht lösen, weil nämlich der gesamte übrige Zielverkehr ins Tessin und vom Tessin weg, soweit es nicht die Einheimischen betreffen würde, belastet bliebe, belastet nur gerade für diese Strecke. Der Bundesrat teilt die Auffassung der überwiegenden Kommissionsmehrheit, von einer Tunnelgebühr sei abzusehen.

Zur Nationalstrassenabgabe für leichte Motorfahrzeuge (Vignette): Ich verweise Sie auf die zusammenfassende Stellungnahme des Bundesrates vom 21. September und wiederhole die Hauptpunkte, welche den Bundesrat dazu führten, diesem Vignettenvorschlag nicht zuzustimmen. Es ist eine fiskalische Abgabe – die Referenten haben das richtig dargelegt –; die leichten Motorfahrzeuge decken die von ihnen verursachten Kosten. Der Vorschlag wird also dem Verursachungsprinzip nicht gerecht. Dazu kommen Erhebungs- und Kontrollprobleme, über deren Gewicht man sicher geteilter Meinung sein kann. Wir haben ja auf diesem Gebiet keine Erfahrungen; das möchte ich durchaus einräumen.

Zur Stellungnahme des Bundesrates: Es wurde das Argument in die Diskussion gebracht, man müsse dem Souverän Gelegenheit geben, zu dieser Frage gültig Stellung zu nehmen. Dieses Argument ist nicht zu vernachlässigen. Aber das entbindet die Regierung nicht davon, Ihnen und der Öffentlichkeit einen klaren Antrag zu stellen, die Meinung des Bundesrates zu bilden und bekanntzugeben. Der Bundesrat kann Ihnen und der Öffentlichkeit nicht ein «Auswahlpaket» präsentieren, sondern muss mit einem präzisen Vorschlag sagen, was er im Gesamtkonzept als richtig erachtet. Das hat der Bundesrat getan und er tut es heute. Ich wiederhole: Neuordnung der Treibstoffzollregelung (Grundzoll und Zollzuschlag); Schwerverkehrsabgabe im Sinne einer echten Abgabe aus den kurz dargelegten Gründen; Realisierung der GVK, auf die ich noch kurz zurückkommen werde.

Zum Antrag der nationalrätlichen Kommission, eine limitierte, befristete und pauschalierte Schwerverkehrsabgabe für eine Übergangsregelung zu schaffen: Dazu ist festzuhalten, dass dieser Vorschlag keinen Ersatz für eine echte

Schwerverkehrsabgabe bildet. Eine solche Regelung mit diesen Beiträgen ist nicht GVK-konform. Ihre verkehrspolitische Bedeutung ist bestenfalls marginal, unter Umständen sogar kontraproduktiv; dies insbesondere dann, wenn man die Sätze hoch festlegt. Mit hohen Limiten für eine Schwerverkehrsabgabe könnte man dazu beitragen, dass die Abgabe wirtschaftlich möglichst ausgeschöpft wird, dass möglichst viele Kilometer absolviert werden mit den in Frage stehenden Fahrzeugen. Es könnte also sogar – ich will das allerdings nicht überbewerten – ein kontraproduktiver Effekt zu verzeichnen sein. Die Unterdeckung der Kategorie Schwerverkehr würde nur teilweise ausgeglichen.

Noch eine Bemerkung zur verfassungsrechtlichen Problematik. Eine unmittelbar anwendbare Verfassungsnorm – innerhalb der Übergangsbestimmungen – mit diesem Detaillierungsgrad zu schaffen, gehört nicht zur üblichen Methode der Verfassungsgebung; das gehört nicht zum Bestreben, unsere Verfassung zu durchforsten, leichter lesbar zu gestalten. Wenn man das will (nach den Vorschlägen der Kommission), ist ein hoher Spezifizierungsgrad unerlässlich. Das Ergebnis sehen Sie: Artikel 16 der Übergangsbestimmungen, wie er vorgeschlagen wird, mit all den vielen Details, welche Verfassungsrecht werden sollen.

Immerhin ist zuzugeben – das möchte ich auch offen tun –, dass es sich um eine befristete Ordnung handeln würde, um eine Übergangsregelung. Sie wäre kurzfristiger realisierbar als eine echte Schwerverkehrsabgabe nach Vorschlag Bundesrat, wozu noch die Ausführungsgesetzgebung kommen muss. Richtigerweise wird keine Zweckbindung vorgesehen; der Nettoertrag würde dem Bundeshaushalt zufließen. Es wäre auch kein Präjudiz für die GVK.

Der Bundesrat hält an seiner Vorlage für eine echte Schwerverkehrsabgabe fest. Eventuell käme – falls Sie diesem Antrag nicht folgen – eine Übergangsregelung im Sinne des Kommissionsvorschlages zu Artikel 16 der Übergangsbestimmungen in Frage. Denkbar wäre auch eine Kombination in dem Sinne, dass der Verfassungsartikel nach Vorschlag Bundesrat für eine echte Schwerverkehrsabgabe beschlossen wird (die Bereinigung mit dem Ständerat ist ja ohnehin noch notwendig) und dass im Sinne einer Übergangsregelung eine limitierte Schwerverkehrsabgabe von den Räten verabschiedet würde.

Zu verschiedenen Fragen aus der Diskussion, soweit ich sie nicht schon kurz beantwortet habe: Nationalrat Theo Fischer erklärte, der Bundesrat müsse Prioritäten setzen; zugleich müsse man darauf achten, dass das Fuder nicht überladen werde. Beides ist auch die Meinung des Bundesrates.

Zum zeitlichen Fahrplan – materiell habe ich mich dazu geäußert – ist zu sagen, dass es in erster Linie um die Neuordnung der Treibstoffzölle geht. Das Vernehmlassungsverfahren wird vorbereitet, die Botschaft wird folgen. Ich kann mir denken, dass eine Volksabstimmung etwa zu Beginn des Jahres 1983 möglich wäre, weil 1982 die parlamentarischen Beratungen stattfinden können, das Inkrafttreten vielleicht im Laufe des Jahres 1983, jedenfalls zu Beginn 1984.

Die GVK ist darauf abzustimmen, denn die Frage der Zweckverwendung der Treibstoffzollerträge – Grundzoll und Zuschläge – ist ein wesentlicher Punkt innerhalb der GVK-Vorschläge, insbesondere auch der beiden vorbereiteten Verfassungsartikel, weil es dabei vor allem darum geht, den privaten Verkehr zu finanzieren. Bevor der Bundesrat die GVK definitiv zuhänden des Parlaments verabschiedet, muss in dieser Finanzierungsfrage (die für das ganze Gebilde von grösster Bedeutung ist) Klarheit geschaffen werden.

Sie verstehen doch, dass wir die GVK – sie liegt seit einiger Zeit auf dem Tisch des Bundesrates – nicht zuhänden des Parlamentes mit bestimmten Finanzierungsvorschlägen verabschieden konnten, um Ihnen allenfalls hinterher, nach Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens zur Neuordnung der Treibstoffzollfragen, in dieser weiteren Botschaft eine andere Lösung vorzuschlagen. Das muss durch den Bundesrat koordiniert werden. Die Anträge des Bun-

desrates an das Parlament in einer Botschaft für die Treibstoffzollneuordnung müssen gleich lauten wie die Anträge zur Finanzierungsfrage im Rahmen der GVK. Das hat zur Folge, dass der Bundesrat die GVK definitiv erst verabschieden kann, Zug um Zug mit der definitiven Festlegung seiner Vorschläge für die Neuordnung der Treibstoffzölle. Wir haben uns immer auf den Standpunkt gestellt, dass in der zeitlichen Abfolge eine Realisierung der GVK wohl etwa für das Jahr 1985 erwartet werden könnte, also sicher etwa zwei Jahre später, bei gutem Verlauf, als die Neuordnung der Treibstoffzollfragen.

Und nun zu den Verkehrsabgaben, über die wir diskutieren: Ob Sie sich nun der Schwerverkehrsabgabe nach Bundesrat oder den Vorschlägen Ihrer Kommission oder einer anderen Variante anschliessen, diese Fragen werden Sie noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Sie erinnern sich daran, dass der Ständerat diese Botschaft an den Bundesrat zurückgewiesen hat mit dem Auftrag, diese Schwerverkehrsabgabe erst wieder mit der GVK zu bringen. Materiell war das quasi ein Nichteintretensbeschluss. Der Ständerat wird nun die Beschlüsse, die Sie im Nationalrat fassen, zu behandeln und dabei zu prüfen haben, ob er an seinem seinerzeitigen Beschluss vom September 1980 festhalten will. Es ist unschwer vorauszusehen, dass die Bereinigung der Frage der Verkehrsabgaben im Parlament einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Ich wage die Voraussage, dass sie länger dauern wird als die Bereinigung einer Botschaft des Bundesrates zur Neuordnung der Treibstoffzollzweckbindungen. Damit kommt es dann zwangsläufig zur Prioritätenordnung, die Nationalrat Lüchinger und andere postulierten, dass also die Treibstoffzollfrage den Verkehrsfragen vorgehen müsse. Ich würde meinen, dass eine solche Regelung der Verkehrsabgaben etwa auf das Jahr 1983/84 realisierbar sein dürfte, nicht vorher. Damit habe ich zur Frage von Nationalrat Lüchinger Stellung genommen; der Bundesrat teilt seine Betrachtungen zur Prioritätenfrage.

Nationalrat Weber, Sie haben dem Bundesrat nicht nur vorgehalten, dass er Sie oder andere im Regen stehen gelassen habe, sondern dass er gegen Gebühren überhaupt sei und einen Schuh in die Tür halte. Das ist ganz gewiss nicht so. Aber was der Bundesrat nicht will, ist ein Slalomlauf mit unbestimmtem Ziel. Der Bundesrat will nicht einfach finanzielle Löcher in der Bundeskasse stopfen, sondern er will verkehrspolitisch richtige Lösungen treffen, die zugleich auch einen Beitrag darstellen zur Bewältigung der finanziellen Probleme. Dieses Ziel hat der Bundesrat nach seiner Auffassung mit seinem Vorschlag für eine Schwerverkehrsabgabe verfolgt.

Nationalrat Martignoni: Sie sagten, man müsse auf die Piste gehen und könne dabei offen lassen, ob man dann im Ziel oder allenfalls in Auffangnetzen lande. Da kam mir aus meiner Schützenpraxis ein Erlebnis in den Sinn. Als ich einmal versehentlich auf die falsche Scheibe schoss und dabei einen Zehner erzielte, war das trotzdem kein Volltreffer und brachte mir null Punkte ein. So ist es auch bei diesen verkehrspolitischen Anlagen. Wenn wir auf ein Ziel schießen und offen lassen, ob es das richtige sei, nützt uns allenfalls auch ein Volltreffer auf diesem falschen Ziel nur wenig. Der Bundesrat möchte ein richtiges Ziel anvisieren, ein nicht allein unter finanziellen Gesichtspunkten, sondern auch verkehrspolitisch richtiges Ziel.

Nationalrat Landolt, zur Frage der Teuerungsfolgen: Darf ich Sie auf die Botschaft verweisen, damit ich mich kurz fassen kann, Seite 60. Man hat ausgerechnet, dass die Verteuerung einer Schwerverkehrsabgabe nach Vorschlag des Bundesrates 0,17 Prozent ausmachen würde. Ich möchte darüber nicht rechten, Herr Landolt, ich bitte Sie, lesen Sie die Botschaft; sie verdient es, gelesen zu werden.

Ob das dann 0,17 oder 0,20 Prozent sein werden, wissen wir nicht. Es hängt natürlich wesentlich von der definitiven Ausgestaltung einer solchen Schwerverkehrsabgabe ab, die wir im Detail erst auf der Gesetzesstufe regeln können. Sie haben zweitens die Frage aufgeworfen, ob nicht – Sie haben gesagt mit gezielt manipulierbaren Treibstoffzöllen oder Zollzuschlägen – allenfalls eine Attraktion geschaffen

werden könnte, dass der einreisende Verkehr mehr beitrage zur Finanzierung. Das ist eine Überlegung, die durchaus gemacht werden kann. Bedenken Sie aber die praktische Schwierigkeit. Wir haben einen freien Markt mit freien Preisbildungen. Differenzierungen nach unten zugunsten der ausländischen Treibstoffkonsumenten wären ausserordentlich schwierig zu bewerkstelligen und insbesondere schwer kontrollierbar, weil der gleiche Tankstellenhalter sowohl inländische wie auch ausländische Kundschaft bedienen würde und mit differenzierten Zollablieferungen an den Bund operieren müsste. Dieser Weg dürfte vor allem auch administrativ kaum gangbar sein.

Nationalrat Carobbio, die Neuordnung Grundzoll-Zollzuschlag-Zweckbindung, wird Gegenstand der Botschaft sein, die wir Ihnen bringen. Heute ist die Frage dieser Zweckbindung im Bundesrat noch nicht definitiv geklärt, kann es auch nicht sein, weil ja zuerst ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt werden muss.

Zu Nationalrat Frey: Die Förderung des städtischen Verkehrs ist ein Problem, das wir nicht in diesem Zusammenhang diskutieren können, das gehört in den Rahmen der GVK. Diese äussert sich insbesondere in der These 16 dazu.

Nationalrat Tochon, Sie haben die Abstimmung über die Finanzordnung vom 29. November 1981 zu Recht mit in die Diskussion einbezogen. Ich möchte meine vorherige Aussage in bezug auf die Prioritätenordnung präzisieren. Noch vordergründiger ist der 29. November, das habe ich einfach vorausgesetzt. Die Annahme dieser Finanzordnung ist natürlich finanzpolitisch das Fundamentale für die nächsten zehn Jahre. Die Ordnung der Treibstoffzollneuregelung, die Abgaben für die Benützung von Strassen, das kommt erst nachher. Ich pflichte Ihrer Auffassung in bezug auf die Bedeutung dieser Abstimmung durchaus bei.

Nationalrat Künzi fragt, wann die GVK kommt. Ich möchte das nicht in Monaten sagen, sondern ich möchte Ihnen erklären: Die GVK wird im Bundesrat definitiv verabschiedet, sobald auch die Beschlussfassung zu den Treibstoffzollfragen erfolgen kann. Das wird aber nicht der Fall sein, bevor das Vernehmlassungsverfahren durchgeführt ist. Man würde uns ja sonst mit Recht vorwerfen, dass das Vernehmlassungsverfahren eigentlich wenig sinnvoll sei, weil die Meinung des Bundesrates schon vorher gebildet sei.

Glaubt der Bundesrat an die GVK? Nationalrat Künzi, was wären wir, wenn wir nicht glauben würden? Und der Bundesrat ist ein gläubiger Bundesrat, er glaubt an die Richtigkeit seiner Zielvorstellungen, er glaubt an die Bereitwilligkeit des Parlamentes, auf diesem Wege mitzuwirken, und er glaubt an die Bereitwilligkeit der Öffentlichkeit, des Souveräns, die notwendigen Verfassungsgrundlagen für eine konsistente, nicht mehr sektorielle, langfristig ausgerichtete Verkehrspolitik zu schaffen. Der Bundesrat glaubt an die Realisierung der GVK.

Nationalrat Oehen, ich danke Ihnen. Ich war 13 Jahre im Parlament und ich habe nie gewusst, wie einfach die Politik ist. Sie haben es gestern gesagt. Der National- und der Ständerat haben im Jahre 1978 mit Motionen den Bundesrat beauftragt, Ihnen Vorlagen zu bringen für eine Schwerverkehrsabgabe. Sie haben sogar den Auftrag befristet, innert Jahresfrist müsse der Bundesrat das machen. Der Bundesrat hat das gemacht. Er hat Ihnen die Botschaft vorgelegt am 16. Januar 1980, mit dem Antrag für eine Schwerverkehrsabgabe. Ich habe Ihnen gesagt, der Bundesrat bleibt bei diesem Antrag. Die eidgenössischen Räte und die Kommission haben sich darum in verdienstvoller Weise bemüht; sie sehen nun andere Wege, sie machen andere Vorschläge. Und die Bilanz, Nationalrat Oehen, die Sie daraus ziehen, ist sehr einfach: Der Bundesrat ist unglaubwürdig. Ja, so einfach ist offenbar die politische Arithmetik. Der Bundesrat ist unglaubwürdig, wenn er bei seinen Anträgen, die er auf Ihren Antrag brachte, zwei Jahre später bleibt. Würden Sie mir, Nationalrat Oehen, sagen, wie denn der Bundesrat eigentlich glaubwürdig sein könnte?

Nationalrat Kaufmann, Sie haben mit Recht eine lange Wegstrecke seit den ersten Diskussionen erwähnt, Diskussio-

nen in den Räten, in der Öffentlichkeit, und die Wegstrecke seit Beginn der Behandlung dieser Botschaft ist auch nicht kurz. Sie hat bereits anderthalb Jahre hinter sich gebracht, und noch ist kein Ende dieser Wegstrecke abzusehen, weil Ihre Beschlüsse in den Ständerat müssen und je nach Stellungnahme des Ständerates allenfalls noch ein Differenzbereinigungsverfahren notwendig sein wird. Der Bundesrat teilt Ihre Auffassung, dass man vorwärts machen muss. Sie müssten konkret sagen, was der Bundesrat, abgesehen von der Vorlage betreffend Benzinzollzuschlag, in dieser Frage noch zusätzlich bringen müsste, damit die parlamentarischen Arbeiten bewältigt werden können.

Nationalrat Flubacher: Der Respekt, den ich vor dem Nationalrat habe, verbietet mir, Ihnen in der Tonart, die Sie dem Bundesrat gegenüber gewählt haben, zu antworten. Im Unterschied zu dieser Tonart möchte ich sachlich Stellung nehmen zu Ihren Ausführungen, soweit man das überhaupt kann, soweit sie nicht einfach Polemik waren. Sie haben gesagt, es sei eine «Täubelei» des Bundesrates, dass er an seiner Stellungnahme bei der Beurteilung der Vignette festhalte. Lesen Sie doch die Botschaft vom 16. Januar 1980. Dort hat der Bundesrat auf den Seiten 21 bis 42 einlässlich dargelegt, was ihn zu diesen Vorbehalten gegenüber einer Vignette führt. Im Bericht vom 21. September haben wir nur diese Haltung zusammengefasst, gekürzt wiedergegeben. Es wurden keine neuen Argumente gebracht. Was hier «Täubelei» sein soll, wenn eine Regierung, der Sie selbst in anderem Zusammenhang mangelnde Entscheidungs- und Führungsfähigkeit vorwerfen, ja nicht einmal mehr die Fähigkeit zubilligen zu verwalten, was denn diese Regierung hätte machen sollen, und was «Täubelei» sein soll, wenn sie an ihrer Stellungnahme festhält, das ist schwer verständlich. Sie haben gesagt, der Bundesrat habe dem Parlament in den Rücken geschossen. Ich nehme an mit dem Bericht vom 21. September. Dieser Bericht ist Folge des Geschäftsverkehrsgesetzes, Artikel 21quinquies: Der Bundesrat muss einen Bericht erstatten, wenn eine parlamentarische Initiative in Frage steht. Nationalrat Flubacher: Haben Sie mit dem «In-den-Rücken-Schiessen» unter diesen Umständen nicht den Nominativ mit dem Dativ verwechselt? Wer hat denn wem in den Rücken geschossen? Sie haben weiter gesagt, der Bundesrat müsse nun längst fällige Entscheide vorschlagen. Jawohl, der Bundesrat teilt diese Meinung. Der Bundesrat hat Ihnen am 16. Januar 1980 Entscheide vorgeschlagen, nur wurde leider im Ständerat kein materieller Entscheid gefällt, sondern ein Verfahrensentscheid, nämlich Rückweisung an den Bundesrat. Und leider sind wir heute auch noch nicht entscheidungsfähig, weil wir erst einmal die Anträge der Kommission im Nationalrat zu bereinigen haben und dann noch in den Ständerat gehen müssen. Das ist unser parlamentarisches System.

Parlamentarier haben tatsächlich mancherlei und breite Privilegien in bezug auf ihre Ausführungen – ich habe das auch genossen. Sie haben mit Ihren gestrigen Vorwürfen von diesen Privilegien tatsächlich ausgiebig Gebrauch gemacht, ausgiebig, wenn man sich vor allem die Tatsache vergegenwärtigt, dass der Bundesrat Ihnen Anträge unterbreitet hat, die heute im Raume stehen und an denen er festhält.

Wir kennen uns seit langem. Ihre gestrigen Ausführungen waren nicht böser Wille; den haben Sie ja gar nicht. Das war offenbar nur eine Gedächtnislücke. Ich hoffe, dass ich sie ausfüllen konnte. Ich stehe Ihnen auch weiterhin zur Verfügung, allenfalls sogar, bevor Sie derartige Attacken anbringen.

Abschliessend eine Zusammenfassung der Anträge des Bundesrates: Eintreten auf die Botschaft, Zustimmung zum Antrag auf Schaffung eines Artikels 36quater in der Bundesverfassung als Grundlage für eine echte Schwerverkehrsabgabe. Wenn Sie den Vorschlägen der Kommission folgen, für die durchaus auch gute Argumente vorgebracht werden können, die vom Bundesrat aus den dargelegten Gründen aber nicht übernommen werden, dann eventuell Zustimmung zu einem Artikel 16, Übergangsbestimmung

für eine limitierte, befristete Schwerverkehrsabgabe. Hingegen kann sich der Bundesrat aus den dargelegten Gründen mit einer Vignette im Sinne des vorgeschlagenen Artikels 17 nicht befreunden. Wenn Sie die Vorschläge Ihrer Kommission, Artikel 16 und 17, diese limitierte Schwerverkehrsabgabe und eine Autobahnvignette, als richtig erachten, würden wir Ihnen nachdrücklich empfehlen, diese unbedingt in zwei Verfassungsartikel aufzugliedern, keine Zweckbindung vorzunehmen und von einer Beteiligung der Kantone an solchen beschränkt befristeten Erträgen abzu- sehen. Wir werden bei der Detailberatung noch darauf zurückkommen.

Eine letzte Überlegung. Nationalrat Kaufmann, Sie haben gesagt, der Bundesrat solle vorwärtsmachen. Ich teile diese Auffassung. Darf ich das noch erweitern? Machen wir vorwärts auf diesem Gebiet! Ich appelliere an Sie alle: Helfen Sie mit am richtigen Ort, nämlich hier, im Nationalrat! Hier muss vorwärtsgemacht werden, heute bei diesem Geschäft, dann auch bei der Neuregelung des Benzinzolls und später bei der GVK. Auch im Ständerat muss vorwärtsgemacht werden. Sie, meine Damen und Herren Nationalräte, haben es heute in der Hand.

Le président: Le débat général est ainsi clos. J'espère que la longueur et l'intérêt de cette discussion permettront d'abrégier les délibérations concernant chacun des cinq objets que nous allons aborder.

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)

Constitution fédérale (redevance sur le trafic des poids lourds)

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. 1 Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. 1 préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 36^{quater} (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Streichen

Minderheit

(Bundi, Affolter, Loetscher, Meier Werner)

Der Bund erhebt auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine Abgabe; diese bemisst sich in der Regel nach den ...

Anträge Petitpierre

Ziff. 1 Art. 36^{quater} (neu)

Abs. 1

Nach Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Das Gesetz ermächtigt den Bundesrat, die Beiträge festzulegen, welche die Abgabe in keinem Fall überschreiten darf.

Abs. 3

Das Gesetz regelt die Höhe der Abgabe für im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge so, dass diese nicht besser gestellt werden als schweizerische.

Anträge Bonnard

Ziff. 1 Art. 36^{quater} (neu)

Abs. 1

Der Bund ... nicht gedeckten Strassenkosten; der Ertrag der Abgaben wird zwischen Bund und Kantonen aufgeteilt im Verhältnis ihrer Ausgaben für den Schwerverkehr, die nicht anders gedeckt sind.

Abs. 2

Als Gegenleistung für die Einnahme aus der Abgabe übernehmen die Kantone vom Bund Aufgaben oder Lasten in anderen Bereichen.

Abs. 3

Ein Gesetz regelt die Einzelheiten der Erhebung und der Verteilung der Abgabe; es bestimmt, welche Aufgaben oder Lasten die Kantone neu übernehmen; das Gesetz wird erlassen nach Anhörung der Kantone.

Ziff. Ibis Einleitungssatz

(Text der Mehrheit)

Bis zum Inkrafttreten der gesetzlichen Bestimmungen nach Artikel 36^{quater} der Bundesverfassung werden die Übergangsbestimmungen wie folgt ergänzt:

Art. 16 Abs. 4 und 5, letzter Satz (ÜB)

Abs. 4

Die Erhebung der Abgabe endet mit Inkrafttreten der gesetzlichen Bestimmungen nach Artikel 36^{quater} der Bundesverfassung.

Abs. 5

Die Kantone erheben gegen Entschädigung die Abgabe ...

Art. 36^{quater} (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Biffer

Minorité

(Bundi, Affolter, Loetscher, Meier Werner)

La Confédération perçoit une redevance sur le trafic des poids lourds; son montant se détermine en général d'après les coûts...

Proposition Petitpierre

Ch. 1 art. 36^{quater} (nouveau)

Al. 1

Selon le projet du Conseil fédéral

Al. 2

La loi habilite le Conseil fédéral à fixer les montants que la redevance ne peut en aucun cas dépasser.

Al. 3

La loi règle la taxation sur les véhicules immatriculés à l'étranger de façon à ne pas les privilégier au détriment des véhicules suisses.

Propositions Bonnard

Ch. 1 art. 36^{quater} (nouveau)

Al. 1

La Confédération... d'une autre manière; elle est répartie entre la Confédération et les cantons au prorata de leurs dépenses imputables au trafic lourd et non couvertes d'une autre manière.

Al. 2

En compensation des recettes que la redevance leur procure, les cantons reprennent des tâches ou des charges de la Confédération dans d'autres domaines.

Al. 3

Une loi règle les détails de la perception et de la répartition de la redevance; elle définit les tâches ou charges que les

cantons reprennent; elle est établie après consultation des cantons.

Ch. 1^{bis}, préambule 1
(version de la majorité)

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la législation prévue à l'article 36^{quater}, les dispositions transitoires...

Art. 16, al. 4 et 5 dernière phrase (disp. transp.)

Al. 4

La perception de cette redevance cessera dès l'entrée en vigueur de la législation prévue à l'article 36^{quater} de la constitution.

Al. 5

Les cantons sont chargés de percevoir contre indemnité la redevance...

Bundl, Sprecher der Minderheit: Nach dem Verfahren, das die Kommissionsreferenten zusammen mit unserem Ratspräsidenten festgelegt haben, kann ich mich zunächst nur zum ersten Teil unseres Minderheitsantrages äussern, d. h. nur zum eigentlichen Verfassungsartikel. Ich möchte bei dieser Gelegenheit noch einmal unsere Hauptgründe nennen, warum wir im wesentlichen der Vorlage des Bundesrates zustimmen.

1. Die bundesrätliche Vorlage ist GVK-konform. Es ist zu hoffen, dass die grossen Arbeiten dieser GVK nicht umsonst gemacht worden sind. In ihren Empfehlungen postuliert die GVK-Kommission eine neue Verfassungsbestimmung, die mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen im Einklang, d. h. inhaltlich auf der gleichen Linie steht. Sie kann somit später nahtlos in die gesamthafte Neuordnung der Verkehrsartikel der Bundesverfassung eingefügt werden.

2. Die Vorlage des Bundesrates ist verkehrspolitisch richtig. Mit ihr kann erreicht werden, dass der Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse einigermaßen zugunsten der Schiene verbessert wird, d. h., dass diese mindestens ihre Marktposition konsolidieren kann. Eine Verbesserung bei den Bahnen dürfte bei grösseren Transportdistanzen erwartet werden. Im Hinblick auf die spätere Ausgestaltung des Gesetzes sollen leistungsabhängige Abgaben angestrebt werden, die in erster Linie den Fernverkehr auf der Strasse treffen. Wir sind also durchaus nicht der Auffassung von Kollege Allenspach, wie er sie in der Eintretensdebatte geäussert hat, dass es nicht auch möglich wäre, bei einer leistungsabhängigen Abgabe eine Differenzierung vorzunehmen und den Nahverkehr gegenüber dem Fernverkehr zu begünstigen. Es wird dann bei der Ausarbeitung des Gesetzes darum gehen, Methoden und Möglichkeiten ausfindig zu machen, die diesem Anliegen Rechnung tragen.

3. Die Vorlage ist kostenseitig begründet. Es ist bekannt, dass der Schwerverkehr die von ihm verursachten Kosten bei weitem nicht deckt. Wir kennen den Fehlbetrag, der sich zwischen 350 und 550 Millionen Franken bewegt, und dieser muss heute vom Steuerzahler und teilweise vom Personwagenfahrer bezahlt werden. Unser Vorschlag will annähernd die Kostendeckung erreichen. Das soll durch Abgaben nach dem Verursacherprinzip erfolgen. Die neuesten Resultate der Strassenrechnung zeigen, dass die Unterdeckung bei den Lastwagen zwischen 508 und 8320 Franken liegt und zum Beispiel bei den Sattelmotorfahrzeugen bei zirka 17 473 Franken. Gemäss unserem Antrag soll diese Unterdeckung grundsätzlich eliminiert werden und nicht nur knapp zur Hälfte, wie es die Vorlage der Kommissionsmehrheit vorsieht.

Materiell zu unserem Antrag: Der von der Minderheit vorgeschlagene Verfassungstext enthält eine kleine Abweichung von der bundesrätlichen Vorlage, indem zusätzlich die Worte «in der Regel» aufgenommen worden sind. Damit heisst es, dass sich die Schwerverkehrsabgabe in der Regel nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber

nicht gedeckten Strassenkosten bemisst. Warum diese Änderung? Wenn wir einerseits davon ausgehen, dass grundsätzlich das Kostendeckungsprinzip angewendet werden soll, so möchten wir andererseits doch ermöglichen, dass in Härtefällen oder bei Vorliegen besonderer Umstände davon leicht abgewichen werden kann. Im Hinblick auf solche eventuelle Härten für die Kategorie mit den höchsten, nichtgedeckten Kosten, zum Beispiel bei den Sattelmotorfahrzeugen, haben wir deshalb bei den Übergangsbestimmungen den Maximalansatz bei 16 000 Franken bestimmt und nicht bei 20 000 Franken, wie er nach den Berechnungen gemäss bundesrätlicher Botschaft eigentlich fixiert werden müsste. Mit der Umschreibung «in der Regel» ergäbe sich auch die Möglichkeit, den Nahverkehr etwas anders zu behandeln als den Überland- und Transitverkehr. Ich denke da vor allem an bahnlose Talschaften im Berggebiet, wo relativ kleine Lastwagen in der Feinverteilung im Versorgungsbereich eine wichtige Aufgabe erfüllen. Es wäre denkbar, dass hier eine Art Bonussystem eingeführt werden könnte.

Diejenigen Leistungen, welche im gemeinwirtschaftlichen Interesse erbracht werden, sollten in der einen oder anderen Form berücksichtigt, d. h. begünstigt werden. Mit unserer Formulierung des Verfassungstextes bleibt dem Bundesrat in der Ausarbeitung der Verordnung ein entsprechender Spielraum vorbehalten. Um etwas mehr Flexibilität zu erreichen, haben wir eben diese Ergänzung eingeflochten.

Nun wären wir aber durchaus bereit, auch auf diesen Zusatz zu verzichten, sofern der Bundesrat erklären könnte, dass gemäss bundesrätlicher Vorlage diese beiden Kriterien (Härte bei den pauschalen Abgaben und Frage des Nahverkehrs) Berücksichtigung finden könnten.

M. Bonnard: Je motiverai mes propositions à la fois sur l'article 36^{quater}, proposé par le Conseil fédéral, et sur l'article 16 des dispositions transitoires de la constitution, proposé par la commission. Je donnerai plus tard les raisons qui nous amènent à refuser le postulat de la commission. La commission veut biffer cet article 36^{quater} et le remplacer par l'article 16 des dispositions transitoires. Pour ma part, je vous suggère de combiner les deux propositions, celle du Conseil fédéral et celle de la majorité de la commission. L'article 36^{quater} – comme M. Schlumpf, conseiller fédéral, l'a rappelé tout à l'heure – s'insère dans le cadre de la conception globale suisse des transports. Il est destiné à s'intégrer dans l'ensemble des dispositions constitutionnelles qui seront établies en fonction des thèses de la conception globale suisse des transports. A notre avis, cette conception est juste et il convient donc d'en sauvegarder l'esprit. C'est pourquoi je vous invite à maintenir, dans son principe, l'article 36^{quater} proposé par le Conseil fédéral.

Toutefois, ce texte n'est pas entièrement satisfaisant. Tout d'abord, dans son message, à la page 67 de l'édition française, le Conseil fédéral admet que la Confédération aussi bien que les cantons participeront au produit net de la redevance. Cette idée nous paraît juste: en effet, les cantons sont encore plus mis à contribution que la Confédération par le trafic des poids lourds. Néanmoins, ce concept équitable n'apparaît pas assez nettement dans le texte constitutionnel. Celui-ci n'affirme pas le principe de la répartition du produit de la redevance, il est simplement sous-entendu ou, si vous préférez, il est renvoyé à la loi. C'est pourquoi je propose un amendement au projet du Conseil fédéral, afin que le principe de la répartition soit ancré clairement dans la constitution elle-même.

D'autre part, le Conseil fédéral a exprimé l'idée dans son message qu'en compensation des parts qu'ils recevront, les cantons devront décharger la Confédération en assumant dans d'autres domaines des charges et des tâches supplémentaires. Cette conception apparaît aussi comme essentielle. Certes, elle est dictée par l'état des finances fédérales mais elle est surtout indispensable pour éviter que les cantons ne disposent finalement de sommes excessives pour leurs routes. En l'occurrence, nous pensons que

cette idée doit être exprimée clairement dans la constitution elle-même et notre proposition va dans ce sens. En complétant sur ce point le texte du Conseil fédéral, comme nous vous le proposons, vous ferez aussi un pas vers la solution du problème de la répartition des tâches entre cantons et Confédération.

Si je vous propose de conserver, en l'amendant, le projet du Conseil fédéral, cela ne signifie pas qu'il faille abandonner la proposition de la majorité. En effet, la mise au point de la loi d'application de l'article 36^{quater} prendra du temps. Dans l'intervalle, la solution de la majorité nous sera utile pour nous aider à combler une partie du déficit de la Confédération. Il est vrai que cette solution de la majorité n'est pas conforme à la conception globale suisse des transports. Néanmoins, cela importe peu puisque, pour cette période transitoire, c'est de finances qu'il s'agit et non de politique des transports. Cependant, nous croyons que le texte de la majorité doit être modifié sur deux points.

Tout d'abord, la validité du projet de la majorité devrait être limitée et prendre fin dès l'entrée en vigueur de la loi d'application de l'article 36^{quater}. A ce propos, nous vous suggérons de modifier, dans le texte de la majorité, le préambule de l'article 16 ainsi que l'alinéa 4 de cet article.

Ensuite, comme il s'agit d'une mesure qui se situe en dehors de la conception globale suisse des transports et qui est d'ordre purement fiscal, nous admettons que les cantons ne participent pas au bénéfice de l'opération. En revanche, nous considérons que l'on ne saurait les charger de percevoir la taxe sans recevoir au moins une indemnisation et nous demandons que celle-ci soit expressément mentionnée dans la constitution. Tel est le sens de l'amendement à l'article 16, 5^e alinéa, proposé par la majorité.

Contrairement à ce que pourrait laisser croire le texte de ma proposition que l'on vous a remis, nous ne supprimons pas l'alinéa 5 de l'article 16, mais nous nous bornons à ajouter à la dernière phrase de cet alinéa la mention de l'indemnisation des cantons.

Permettez-moi enfin de faire deux remarques au sujet du système de redevances proposé par le Conseil fédéral. Je crois que ces remarques pourraient, le cas échéant, intéresser M. Schlumpf, conseiller fédéral.

Dans votre message, Monsieur le conseiller fédéral, vous avez précisé vos intentions sur deux points. Ces deux points n'ont pas à être réglés dans la constitution, c'est exact, mais tout au plus au niveau de la loi. Tout d'abord, vous avez précisé comment vous calculeriez la redevance pour chaque véhicule et vous avez donné des exemples qui démontrent que pour certains véhicules, qui sont très lourds et qui circulent beaucoup, la redevance pourrait atteindre des montants de l'ordre de 30 000 francs. De tels montants, nous vous le disons tout à fait clairement, nous paraissent excessifs. La redevance est une simple taxe d'utilisation. Elle est soumise au principe, développé par la jurisprudence du Tribunal fédéral, selon lequel de telles taxes ne doivent pas être prohibitives. Si la redevance devait atteindre les montants que vous avez indiqués dans le message, nous croyons que ce principe serait violé et nous vous demandons de fixer dans la loi un montant maximum de la redevance respectant le principe du caractère non prohibitif des taxes.

En ce qui concerne ma deuxième remarque, vous avez indiqué dans votre message quel pourrait être le système de perception. Il nous a paru que le système était assez lourd et compliqué. Nous ne voulons pas en parler aujourd'hui mais nous tenons simplement à souligner, Monsieur le conseiller fédéral, que dans notre idée, le système de perception devra être à la fois simple pour l'utilisateur et peu coûteux pour l'administration.

M. Petitpierre: Si l'on veut que les usagers du réseau routier couvrent les coûts qu'ils provoquent, il faut que l'aménagement de la taxe, qui doit concrétiser cette volonté, soit aussi équitable que possible. C'est pourquoi je suis d'avis qu'au système du forfait proposé par la majorité de la commission, il faut préférer le système du Conseil fédéral, qui

tient compte des kilomètres parcourus. Le forfait présente un avantage, celui de la facilité de la perception. Mais ses inconvénients sont lourds, on les a déjà partiellement énumérés. D'abord sous l'angle de l'équité, on frappe de la même façon des situations très différentes. Par exemple, on pénalise les transporteurs qui roulent peu, on leur fait payer une charge élevée par kilomètre. Sous l'angle des effets aussi, on arrive à une solution peu souhaitable. En pénalisant les transporteurs qui roulent peu, on frappe notamment les livraisons à l'intérieur des villes, dans des régions périphériques qui n'ont pas de transports publics, où on ne roule pas forcément beaucoup, mais où le recours aux transports publics est impossible. Autre effet indésirable, on décourage le recours au ferroutage. On ne gagne rien à poser son camion sur un wagon de chemin de fer, puisqu'on paie la taxe de toute façon.

On dira alors que, même en prenant en considération les kilomètres parcourus, il y a quelque chose d'un peu brutal dans la taxation, puisqu'on ne tient compte ni de la charge effective ni du fait que souvent, notamment dans la construction, les camions roulent à vide. Mais on tient quand même très largement compte de l'usage effectif, par le transporteur, du réseau routier. Cela n'est pas le cas en ce qui concerne le forfait.

On a dit que le mode de prélèvement de la taxe proportionnelle aux kilomètres parcourus serait trop compliqué; je crois vraiment que nous pouvons nous fier à ce qui est dit dans le message, les compteurs existent, ils ne sont pas extrêmement chers. La perception de l'impôt sur le revenu ordinaire suppose de l'honnêteté chez les particuliers, on peut attendre la même honnêteté du côté des transporteurs.

J'aimerais toutefois compléter la proposition du Conseil fédéral, ou bien le texte de M. Bonnard, ou bien celui de la minorité Bundi, et cela malgré les réticences exprimées par M. Schlumpf, conseiller fédéral, à propos de la surcharge du texte constitutionnel. Je crois qu'il s'agit d'être aussi clair que possible: on va au devant d'un débat politique difficile, il ne faut pas craindre de mettre, le cas échéant, deux phrases assez courtes de plus dans la constitution, si cela peut clarifier les choses.

Ma première idée rejoint ce qu'exprimait tout à l'heure M. Bonnard. Le système du nombre des kilomètres parcourus entraîne, indirectement, une certaine pénalisation des régions périphériques. D'autre part, il y a les montants très élevés auxquels on peut parvenir avec de gros poids lourds qui voyagent beaucoup.

Pour cette raison – et c'est l'objet de ma première proposition relative à l'alinéa 2 – je suis d'avis qu'il faudrait, dans la constitution déjà, donner au législateur le mandat de laisser au Conseil fédéral la possibilité de déterminer à quel plafond la redevance doit s'arrêter, catégorie par catégorie. Pourquoi s'en remettre au Conseil fédéral? Parce qu'il faut pouvoir s'adapter aux circonstances et faire preuve d'une certaine souplesse. En résumé, le but de ma première proposition est que le Conseil fédéral puisse arrêter la progression du montant de la redevance.

Ma deuxième proposition reprend une idée déjà exprimée par M. Vetsch à l'article 16 des dispositions transitoires. J'aimerais simplement élargir encore un peu l'idée de M. Vetsch, de sorte que nous puissions garantir, non seulement dans les régions frontalières, mais sur l'ensemble du territoire suisse – la Suisse est assez petite pour que, pratiquement, tout le pays soit une région frontalière – la protection contre les avantages indus que pourraient tirer les transporteurs étrangers du fait qu'ils échapperaient à la taxation, et éviter un préjudice correspondant pour les transporteurs suisses.

Je pense qu'il vaut la peine de mentionner cela dans la constitution. On satisferait à une exigence d'équité, à une exigence de conformité avec la conception globale des transports en voie de préparation en préférant la taxation proportionnelle plafonnée; on exprimerait la volonté de protéger les transporteurs suisses contre l'injustice qui résulte

terait pour eux de ce que les étrangers ne seraient pas taxés selon le second alinéa proposé.

Kaufmann: Ich möchte eine Lanze brechen für den Kommissionsmehrheitsantrag. Diese Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass es bei diesen Schwerverkehrsabgaben nur die Politik der kleinen Schritte gibt.

Ich erinnere Sie an den Ständerat, der überhaupt nichts wollte. Reden Sie zudem einmal mit Transportunternehmern und den Verbänden; dann werden Sie wieder mit beiden Füßen auf der Welt stehen. Wenn Sie überhaupt etwas wollen, dann tun Sie das, was nun die Kommissionsmehrheit vorgeschlagen hat. In der Kommission habe ich einmal ein böses Wort verwendet; es ist etwas überspitzt, aber es stimmt doch irgendwie: Wer die bundesrätliche Vorlage unterstützt, will im Grunde genommen keine Schwerverkehrsabgabe. Ich will eine. Persönlich wäre ich ohne weiteres bereit, dem Bundesrat voll zuzustimmen. Wenn ich aber die politische Situation berücksichtige, dann möchte ich schliesslich das verwirklicht haben, was die Kommission nun erarbeitet hat; ich möchte nicht vor einem Scherbenhaufen stehen.

Die Herren Bundi, Bonnard und Petitpierre wollen die grosse leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Das ist alles sehr schön, aber nicht praktikabel. Am besten konveniert mir – wenn überhaupt – von diesen Anträgen noch jener des Herrn Bonnard, und zwar, weil er die Entflechtung der Aufgaben Bund/Kantone in diesem Bereich vorwegnehmen will. Das sage ich nicht für unseren Rat – weil wir ja der Kommissionsmehrheit zustimmen sollten –, aber möglicherweise kann sich der Ständerat irgendwie zu einem Entscheid im Bereich des Antrages Bonnard durchringen. Ich bin deshalb der Meinung, dass eventualiter dieser Antrag Bonnard dem Antrag Bundi vorgezogen werden sollte, weil Herr Bundi lediglich diese pauschale Verteilung von 30 bis 70 Prozent zwischen Kantonen und Bund vorsieht, während Herr Bonnard das ganz genau richtig nach dem Verursacherprinzip verteilen möchte und zudem die Kantone verpflichten will, im Ausmass der Gelder, die sie dann vom Bund erhalten, wieder Aufgaben des Bundes zu übernehmen. Wenn Sie also nicht dem Kommissionsmehrheitsantrag zustimmen – der aus politischen Gründen der beste ist –, möchte ich Ihnen vorschlagen, den Antrag Bonnard gutzuheissen.

Der Antrag Bundi aber – das möchte ich auch bemerken – ist wesentlich besser als der Antrag des Bundesrates, weil Herr Bundi zu Recht nicht eine plötzliche und massive Mehrbelastung des Schwerverkehrs will, sondern die Mehrbelastung allmählich anwachsen lässt.

Stimmen Sie also der Kommissionsmehrheit zu, damit überhaupt irgend etwas realisiert wird. Ein ganz kleines Anliegen habe ich noch in bezug auf den Antrag der Minderheit II, die die beiden Abgaben – Vignette und Schwerverkehr – miteinander verbinden will. Ich bitte Sie, dieser Verbindung nicht zuzustimmen, sonst erreichen wir wiederum in beiden Bereichen nichts.

Nebiker, Berichterstatter: Wir sprechen jetzt grundsätzlich nur zu Artikel 36quater, also zum Verfassungsartikel. Es gibt allerdings aufgrund des präzisierten Antrages von Herrn Bonnard einen gewissen Zusammenhang mit der Übergangsbestimmung, weil Herr Bonnard – das geht aus seinem schriftlichen Antrag nicht eindeutig hervor – eine Kombination will: Verfassungsartikel plus Übergangsbestimmung nach Antrag der Kommissionsmehrheit. Ich werde deshalb auch dazu noch kurz Stellung nehmen.

Zuerst zum Antrag von Herrn Bundi: Herr Bundi will den Verfassungsartikel mit zwei Worten ergänzen. Er will nicht die strikte Regelung der Kostendeckung, er sagt, «in der Regel» solle die Kostendeckung erreicht werden. Ich glaube, wenn schon die Lösung des Bundesrates im Vordergrund steht, dann sollte man im Verfassungsartikel grundsätzlich die Kostendeckung verlangen. «In der Regel» würde nämlich nicht nur Abweichungen nach unten gestatten, wie dies Herr Bundi offenbar möchte, sondern würde

natürlich auch Abweichungen nach oben beinhalten. Der Bundesrat oder das Parlament könnten also Lastwagenstrukturpolitik machen, indem dieser «In der Regel»-Absatz mehr oder weniger interpretiert würde. Wenn schon die Lösung des Bundesrates, dann sollten wir eine klare Situation schaffen und nicht Unpräzises wie «in der Regel» einfügen. Ich muss dabei festhalten, dass ich hier als Kommissionsreferent nicht den bundesrätlichen Antrag verteidigen muss. Wir wollen diesen bundesrätlichen Antrag ja überhaupt nicht und konzentrieren uns nach wie vor auf die Lösung der Kommission.

Zum Antrag von Herrn Bonnard: Herr Bonnard ist im Prinzip mit dem Antrag des Bundesrates einverstanden (Verfassungsartikel). Er möchte diesen noch ergänzen, indem er die Aufgabenteilung Bund/Kantone hier schon einfügt plus die Übergangslösung im Sinne der Kommissionsmehrheit. Das wäre tatsächlich auch ein Weg, den man gehen könnte. Herr Kaufmann hat darauf hingewiesen. Wir haben in der Kommission auch geprüft: Wollen wir einen Verfassungsartikel, bei dem wir wissen, dass es noch mehrere Jahre braucht bis er in Kraft tritt, der aber GVK-konform ist, und wollen wir, bis dieser Artikel zum Tragen kommt, eine möglichst einfache Übergangsbestimmung? Trotzdem kam die Kommission ganz eindeutig zum Schluss: Wir wollen den Verfassungsartikel jetzt nicht.

Die definitive Schwerverkehrsabgabe muss zusammen mit der Gesamtverkehrskonzeption, muss zusammen mit der generellen Lösung Aufgabenteilung Bund/Kantone gelöst werden. Man kann nicht isoliert für den Schwerverkehr allein das schwierige Problem Aufgabenteilung Bund/Kanton lösen. Herr Bonnard versucht das mit einer Ergänzung des Antrages des Bundesrates. Aber das ist in der Praxis nicht realisierbar. Sie können zum Beispiel die Belastung des Schwerverkehrs nicht für einen bestimmten Kanton ermitteln; das ist rechnerisch unmöglich. Es ist schon schwierig, eine Kategorienrechnung aufzustellen; noch viel schwieriger ist es, zu sagen: Der Kanton Waadt hat so viele Unterdeckung bei den Lastwagen und der Kanton Jura so und so viele, folglich liefere ich dem Kanton Waadt so viel ab und dem Kanton Jura so viel. Das geht leider nicht. Man muss diese Aufgabenteilung Bund/Kanton und diese ganzen Schwierigkeiten der Verkehrsverflechtungen in der GVK gesamthaft lösen. Wir wollen mit der Kommissionslösung ja genau das. Wir wollen zuerst einmal einen Schritt tun, eine unbestrittene Unterdeckung mindestens teilweise kompensieren und es dann der GVK überlassen, nun tatsächlich die richtige Aufgaben- und Lastenverteilung vorzusehen. Das ist der Sinn der Kommissionslösung. Wir sollten jetzt nicht mit einem Verfassungsartikel die Gesamtverkehrskonzeption präjudizieren, weil wir das Problem nicht sektoriell, sondern umfassender behandeln müssen. Deshalb bitte ich Sie im Namen der Kommission, den gut gemeinten Antrag von Herrn Bonnard abzulehnen.

Ich bitte Sie ebenfalls, den Antrag von Herrn Petitpierre abzulehnen. Es stimmt natürlich – im Gegensatz zu Herrn Kaufmann –, Herr Petitpierre, Sie sehen allenfalls auch eine Kombination mit der Übergangslösung vor. So wie ich Sie verstanden habe, schliessen Sie dies nicht grundsätzlich aus. Auch die Ergänzung des Verfassungsartikels mit den Anträgen Petitpierre würde irgendwelche Übergangsbestimmungen trotzdem ermöglichen. Gleichwohl beantrage ich Ihnen, die Anträge von Herrn Petitpierre abzulehnen. Das sind nicht Dinge, die man in der Verfassung regeln muss. Das ist dann das Problem der Gesamtverkehrskonzeption, wo Ausnahmen zu machen sind und wo nicht. Herr Petitpierre hat mit Recht darauf hingewiesen: eine leistungsbezogene Abgabe belaste die Randgebiete. Umgekehrt belastet eine pauschale Abgabe den Nahverkehr. Das ist eine komplexe Situation; aber man kann sie nicht einfach mit einem Verfassungsartikel lösen. Man muss auch dies umfassender, im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption lösen.

Sein weiterer Antrag in bezug auf die im Ausland immatrikulierten Fahrzeuge ist selbstverständlich. Im Verfassungsartikel müssen wir das nicht speziell erwähnen. Das ist ein

Ding, das wir entweder im Sinne des Antrages Vetsch in der Übergangsbestimmung lösen müssen, oder dann allenfalls in einer Anschlussgesetzgebung. Wir können ja wirklich nicht alles in den Verfassungsartikel packen.

Ich beantrage Ihnen namens der Kommission, den Antrag Bundi, Änderung, Ergänzung des Verfassungsartikels, abzulehnen. Ich beantrage Ihnen ebenfalls den Hauptantrag von Herrn Bonnard abzulehnen, nämlich Verfassungsartikel plus die Kombination Übergangsbestimmung, weil wir bewusst das Schwerverkehrsproblem zusammen mit der GVK lösen und nicht jetzt schon etwas präjudizieren wollen, namentlich nicht etwas in bezug Aufgaben- und Lastenverteilung und Verteilung der Mittel. Das Problem muss zusammen mit der GVK realisiert werden. Schliesslich beantrage ich Ihnen ebenfalls Ablehnung der Anträge von Herrn Petitpierre.

M. Houmard, rapporteur: Nous ne traitons que de l'article 36^{quater}. La majorité de la commission a toujours été claire à ce sujet, elle n'a pas voulu traiter de cet article en dehors de la conception globale des transports. Cette redevance calculée d'après le principe de causalité, le tonnage et le kilométrage, est relativement lourde, et c'est la raison pour laquelle la majorité de la commission n'a pas été d'accord d'envisager cette solution.

L'effort considérable qui serait demandé aux entreprises de transport ne peut pas être envisagé, à notre avis, en dehors de cette conception globale.

Je reprends le message: «La loi fixera l'obligation pour le propriétaire d'installer un compteur kilométrique plombé avec dispositif d'impression, elle établira les principes de l'assiette de l'impôt; les détails tels que caractéristiques des compteurs, etc., seront réglés par une ordonnance.» Il faut que M. Petitpierre admette que, pour la petite entreprise, ce côté administratif est réellement une complication supplémentaire. Qu'on l'accepte dans le cadre général de la conception globale des transports, d'accord. Mais n'oublions pas que l'effort demandé aujourd'hui aux camionneurs est déjà important: ce sont quand même 316 millions qui alimenteront les caisses de la Confédération grâce aux droits sur le carburant diesel. Si cette charge sur le carburant diesel n'était pas si élevée, on aurait d'ailleurs pu, relativement facilement, prévoir encore une surtaxe complémentaire pour les camions diesel. Mais en voulant équilibrer le budget par ce biais, on arriverait à une situation intolérable en Suisse, à savoir que le diesel serait 86 centimes plus cher qu'en Allemagne, 80 centimes plus cher qu'en Autriche et un franc et 10 centimes plus cher qu'en France.

Dans la situation actuelle, en dehors de la conception globale, il s'agit en fait de taxer modérément ces entreprises de transports, et c'est par 12 voix contre 3 que la commission a décidé de ne pas accepter la proposition du Conseil fédéral à l'article 36^{quater} ainsi que de s'en tenir aux dispositions transitoires.

Il est certain que la proposition de M. Bonnard serait à retenir dans le cas où l'on accepterait le système même de la conception globale des transports.

Quant à savoir s'il faut déjà maintenant répartir les sommes entre les cantons et la Confédération, il faudrait, à notre avis, connaître le montant global à répartir. Nous verrons plus tard, dans la proposition de la minorité, à l'article 16, qu'il n'est pas possible, si l'on ne connaît pas le montant total, soit le montant du trafic lourd plus celui des vignettes autoroutières, de faire sans plus cette répartition.

Voilà en fait notre position. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons, comme la majorité vous le propose, de rejeter la proposition Bundi et de revenir à la proposition de la majorité, c'est-à-dire de biffer l'article 36^{quater}.

Bundesrat Schlumpf: Ich habe Ihnen in den grundsätzlichen Ausführungen dargelegt, weshalb der Bundesrat bei seinem Antrag bleibt, einen Artikel 36^{quater} für eine echte Schwerverkehrsabgabe in die Verfassung aufzunehmen. Ich möchte nichts wiederholen und nur noch zu den Anträgen,

die gestellt wurden, kurz Stellung nehmen. Der Antrag der Kommissionsminderheit, von Nationalrat Bundi, würde die Gefahr in sich schliessen, auf die Nationalrat Nebiker hingewiesen hat: mit der Beifügung der drei Worte «in der Regel» wäre die Maximallimitierung einer Schwerverkehrsabgabe, wie sie im Text des Bundesrates enthalten ist, nicht mehr gegeben. Nach dem bundesrätlichen Vorschlag kann eine Schwerverkehrsabgabe nur zur Deckung der Kosten, die nicht durch andere Einnahmen gedeckt sind, verwendet werden, hat also keinerlei fiskalisches Element. Wenn man aber durch die Worte «in der Regel» auch eine Erhöhung über den Kostendeckungsbedarf hinaus möglich macht, dann kommt – wie bei einer allfälligen Vignette – ein Fiskalelement dazu. Dass uns das natürlich auf der politischen Ebene grösste Schwierigkeiten verursachen würde, ist vorausehbar.

Den Spezialfragen, die Nationalrat Bundi am Herzen liegen, also bahnlose Talschaften, Randgebiete, Berggebiete, diesen Fragen werden wir auf der Stufe Ausführungsgesetzgebung alle notwendige und mögliche Beachtung zuteil werden lassen. Durch die Fassung des Bundesrates wird das in keiner Art und Weise verbaut. Es hängt dann von Ihrem Willen ab, bei der Behandlung des Ausführungsgesetzes, ob Sie den Vorschlägen des Bundesrates zustimmen.

Zum Antrag von Nationalrat Bonnard für eine Ergänzung der bundesrätlichen Fassung, in Absatz 1 auf Verfassungsebene festzulegen, dass der Ertrag dieser Abgaben aufgeteilt werden soll im Verhältnis der Ausgaben der Kantone für den Schwerverkehr: dazu ist zu sagen, dass uns dafür heute genügende Rechnungsgrundlagen fehlen. Wir haben die Kategorierechnung, welche auch die Unterdeckung des Schwerverkehrs ausweist, nur national erstellt, aber nicht aufgegliedert nach Kantonen.

Wir müssen diese Fragen in den richtigen Zusammenhang stellen. Die Sachzusammenhänge sind einerseits die GVK und andererseits die Aufgabenteilung Bund und Kantone. Ich kann nur wiederholen, was ich bereits bei der Behandlung des Leistungsauftrages SBB sagte: Der Bund geht davon aus, das es im Verkehrssektor generell nur um ein *do ut des* gehen kann. Der Bundesrat beabsichtigt, den Kantonen für sich und allenfalls auch für kommunale Aufgaben aus den Erträgen im Strassenverkehr mehr zuzuwenden. Der Bund erwartet aber umgekehrt, das die Kantone im Bereiche des öffentlichen Verkehrs beitragen an die Deckung der dem Bund erwachsenden Kosten. Alle diese Fragen in einem Absatz 1 vorwegzunehmen, das schiene mir nicht richtig. Abgesehen davon, dass für eine Neugestaltung der Zuwendungen des Bundes an kantonale Strassenaufwendungen ohnehin nicht einfach auf die Schwerverkehrslasten der Kantone abgestellt werden sollte, sondern auf die Gesamtaufwendungen der Kantone für das Strassenwesen, weil der Anteil Schwerverkehr, abgesehen von den Rechnungsgrundlagen, nicht allein aussagekräftig genug ist für die Gesamtbelastung.

Im Absatz 2 des Antrages von Herrn Bonnard wird das gleiche dann umgekehrt deklariert, eben Gegenleistungen der Kantone. Wir streben solche an im Rahmen der Aufgabenteilung und möchten das dort regeln.

Eine Verfassungsgrundlage für eine echte Schwerverkehrsabgabe kann heute geschaffen werden, ohne dass die Aufgabenteilung Bund/Kantone irgendwie präjudiziert wird. Die GVK sieht eine solche Schwerverkehrsabgabe vor, wie sie der Bundesrat vorschlägt, und in der Aufgabenteilung bleiben wir frei für die genaue Determinierung der Zuwendungen Bund/Kantone und Kantone/Bund, wenn wir die Fassung des Bundesrates wählen.

Darf ich noch einmal unterstreichen: Nationalrat Bonnard hat dieses Problem auch aufgeworfen. Die Ausführungen in der Botschaft zur Frage der Erhebungsmethode bei einer Schwerverkehrsabgabe, zur Frage der Ansätze, der Maximallimitierung sind nur Beispiele, Rechnungsbeispiele, die haben keine Verbindlichkeit. Verbindlichkeit in dieser Richtung kann erst die Ausführungsgesetzgebung mit den Details erlangen. Wir werden Ihnen innert nützlicher Frist dieses Ausführungsgesetz bringen, und dort sind die

Details zu regeln. Eine Detailregelung im Sinne des Absatzes 3 nach Vorschlag von Nationalrat Bonnard erachte ich als nicht nötig. Es ist aber selbstverständlich, dass im Ausführungsgesetz die Maxima, und das ist schon durch die Verfassung abgesteckt, spezifiziert werden. Dass zu einem derart wichtigen Erlass, wie es ein Ausführungsgesetz zu einer Schwerverkehrsabgabe sein wird, ein Vernehmlassungsverfahren erfolgt, erachte ich als selbstverständlich. Ich glaube, ich darf Ihnen diese Zusicherung ohne Rücksprache mit dem Bundesrat geben. Das müssen wir in der Bundesverfassung sicher nicht speziell statuieren.

Zum Antrag von Nationalrat Petitpierre: Die Vorschläge befinden sich in Übereinstimmung mit dem Vorhaben des Bundesrates. Wir werden im Gesetz genau die Maxima festlegen. Sie ergeben sich aus dem Text der Verfassung; nur im Rahmen einer ausgewiesenen Kostenunterdeckung können Schwerverkehrsabgaben erhoben werden. Wenn man diese Grenze verlässt, dann werden sie teilweise zu Fiskalausgaben. Dass ausländische Fahrzeuge nicht nur nicht besser gestellt werden als inländische, ist eine Selbstverständlichkeit, das werden wir im Gesetz auch so festlegen, aber das Umgekehrte natürlich auch. Wir dürfen die ausländischen Schwerverkehrsfahrzeuge nicht schlechter stellen; es bedarf der Gleichstellung im Hinblick auf die internationalen, die staatsvertraglichen Verpflichtungen, also keine Diskriminierung. Ob im Verfassungsartikel bereits Jalons gesetzt werden sollten, wie das Herr Petitpierre möchte, ist eine politische Frage. Von der Gesetzgebungsseite her betrachtet ist es sicher richtig, in der Verfassungsgrundlage die Jalons festzulegen, für die Gesetzgebung aber nicht zu viele Details aufzubauen.

Zu Nationalrat Kaufmann: Ihre These – Sie haben zwar gesagt, sie sei etwas überspitzt –, wer eine Schwerverkehrsabgabe – nach Vorschlag Bundesrat eine echte Schwerverkehrsabgabe – bringe oder befürworte, der wolle gar nichts, ist sehr schwerwiegend; denn es waren 24 Kantone, acht politische Parteien und 50 Organisationen – Wirtschaftsverbände usw. –, die im Vernehmlassungsverfahren eine Schwerverkehrsabgabe bejahten. Nur vier Vernehmlasser verneinten eine Schwerverkehrsabgabe. Wollten diese 24 Kantone, diese acht politischen Parteien – insbesondere alle Bundesratsparteien –, diese 50 Verbände, die ganze GVK, der Bundesrat wirklich nichts? Überlegen Sie sich diese Aussage und meinen Vorschlag zur Eliminierung dieser kleinen Meinungsverschiedenheit vielleicht doch noch einmal. Der Bundesrat – ich kann nur für ihn sprechen – will eine echte Schwerverkehrsabgabe. Er wünscht eine solche, und er erachtet sie auch politisch als realisierbar, wenn auch der Wille des Parlamentes dahinter steht.

Ich fasse zusammen: Ich möchte Sie bitten, dem Vorschlag des Bundesrates (Art. 36^{quater}) zuzustimmen und die Verfassungsgrundlage für eine echte Schwerverkehrsabgabe zu beschliessen. Die notwendigen Jalons sind in diesem Verfassungstext enthalten, aber keine Details. Ich habe das beim Eintreten schon dargelegt. In die Verfassung gehören die notwendigen Leitplanken, damit man auf der Strasse nicht links oder rechts ausbrechen kann. In die Verfassung gehören aber keine Strassensperren, schon gar nicht, wenn es um den Verkehr geht. Ich bitte Sie, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen.

Le président: Je me propose de procéder de la manière suivante. Dans un premier vote éventuel, j'opposerai le texte du 1^{er} alinéa de l'article 36^{quater} proposé par le Conseil fédéral au texte de la minorité Bundi. Le texte qui aura obtenu le plus grand nombre de voix sera ensuite opposé à l'amendement Bonnard.

Si ce dernier est refusé, nous admettrons que la décision du conseil sera également valable pour les articles 2 et 3 que propose M. Bonnard.

M. Bonnard: C'est bien cela.

Le président: Je mettrai ensuite aux voix séparément les propositions de M. Petitpierre relatives aux alinéas 2 et 3.

Enfin, en un vote définitif, le résultat de ces différents votes sera opposé à la proposition de la majorité de la commission (biffer).

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag des Bundesrates	66 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Bundi)	83 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Le président: Le texte Bundi, qui modifie celui du Conseil fédéral, est opposé au texte Bonnard.

Il semble que plusieurs d'entre vous n'aient pas bien compris de quoi il s'agissait. Dans un premier vote, vous avez accepté l'amendement de la minorité Bundi, qui modifiait le texte du Conseil fédéral par l'adjonction des mots «en règle générale». Nous passons au vote.

Für den Antrag der Minderheit (Bundi)	72 Stimmen
Für den Antrag Bonnard	73 Stimmen

Le président: M. Petitpierre maintient-il sa proposition?

M. Petitpierre: Je maintiens le troisième alinéa.

Le président: Nous passons au vote sur le 3^e alinéa. Le Conseil fédéral et la commission s'opposent à la proposition Petitpierre.

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag Petitpierre	72 Stimmen
Für den Antrag Bundesrat/Kommission	46 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit (Streichen)	75 Stimmen
Für den Antrag Minderheit/Petitpierre/Bonnard	76 Stimmen

Le président: Le 3^e alinéa proposé par M. Petitpierre devient ainsi le 4^e alinéa.

Übergangsbestimmungen

Ziff. 1 Ingress, Art. 16

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ziff. 1

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

Art. 16 (neu)

Abs. 1

Der Bund erhebt für die Benützung der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe.

Abs. 2

Diese Abgabe beträgt

- | | |
|---|--------------|
| a) für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge | |
| – von über 3,5 bis 11 Tonnen | 500 Franken |
| – von über 11 bis 16 Tonnen | 1500 Franken |
| – von über 16 bis 19 Tonnen | 2000 Franken |
| – von über 19 Tonnen | 3000 Franken |
| b) für Anhänger | |
| – von über 3,5 bis 8 Tonnen | 500 Franken |
| – von über 8 bis 10 Tonnen | 1000 Franken |
| – von über 10 Tonnen | 1500 Franken |
| c) für Gesellschaftswagen | 500 Franken |

Abs. 3

Die Abgabe kann für einen Zeitraum von 1, 3 oder 6 Monaten entrichtet werden. Sie beträgt in diesen Fällen 10 bzw. 30 bzw. 60 Prozent der Jahresabgabe.

Abs. 4

Die Erhebung dieser Abgabe ist befristet bis 31. Dezember 1990. Schon vor diesem Termin kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.

Abs. 5

Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann für besondere Fahrzeugkategorien die Ansätze im Sinne von Absatz 2 festlegen, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen insbesondere für Fahrten im Grenzbereich treffen. Er kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone erheben die Abgabe bei den im Inland immatrikulierten Fahrzeugen.

Minderheit

(Bundi, Affolter, Loetscher, Meier-Werner)

Ziff. 1

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

Art. 16 (neu)**Abs. 1**

Bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 36quater (neu) wird die Schwerverkehrsabgabe durch Verordnung des Bundesrates geregelt. Bei inländischen Fahrzeugen wird sie als Jahrespauschale, bei ausländischen als Jahres- oder als Pauschale für 8 Tage, 3 Monate oder 6 Monate erhoben.

Abs. 2

Abgabepflichtig sind unter Vorbehalt von Absatz 3 Lastwagen, Sattelmotorfahrzeuge und Gesellschaftswagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen sowie Anhänger mit einer Nutzlast von über 2,5 Tonnen.

Abs. 3

Von der Abgabepflicht befreit sind:

- Fahrzeuge der öffentlichen Dienste
- Autobusse des öffentlichen Linienverkehrs
- Schulbusse
- Arbeitsmaschinen im Dienste der Land- und Forstwirtschaft
- ausländische Fahrzeuge, die im Grenzbereich verkehren.

Abs. 4

Die Abgabepflicht beginnt spätestens ein Jahr nach der Annahme des Verfassungsartikels. Die Jahrespauschale beträgt, abgestuft nach Fahrzeugarten und Gesamtgewicht, anfänglich zwischen 500 Franken und 8000 Franken. In den folgenden Jahren erhöht sich die Abgabe um je einen Zehntel bis maximal auf den doppelten Ansatz.

Abs. 5

Der Reinertrag der Abgaben fällt zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu. Für die Verteilung unter die Kantone sind die nicht gedeckten Kosten im Sinne von Artikel 36quater (neu) zu berücksichtigen. Der Bundesrat hört dazu die Kantone an.

Minderheit

(Risi-Schwyz, Biderbost, Cotti, Darbellay, Flubacher, Houmard, Kaufmann, Lüchinger, Rätz, Wellauer)

Art. 16 Abs. 2

- a) für Lieferwagen von über 2,5 bis 3,5 Tonnen 100 Franken
- b) für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge ...
- c) für Anhänger
 - von über 2,5 bis 3,5 Tonnen 100 Franken
 - von über 3,5 ...

Minderheit

(Biderbost, Cotti, Darbellay)

Art. 16 Abs. 6

Ein Viertel der Netto-Einnahmen geht an die Kantone. Der Bundesrat regelt durch Verordnung die Aufteilung unter den Kantonen. Hiebei ist insbesondere der Bedeutung der Erschliessung der bewohnten Gebiete durch den Strassenverkehr (Schwerverkehr) und der Finanzkraft Rechnung zu tragen.

Antrag Vetsch**Art. 16 Abs. 5 (Text der Mehrheit)**

... im Grenzbereich treffen. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge grundsätzlich nicht besser gestellt werden als schweizerische. Er kann für ...

Antrag Vetsch**Art. 16 Abs. 3**

(Text der Minderheit Bundi) letzter Satz

Von der Abgabepflicht befreit sind:

- ...
- Arbeitsmaschinen im Dienste der Land- und Forstwirtschaft. (Rest des Absatzes streichen)

Anträge Jost

(zum Text der Mehrheit)

Art. 16 Abs. 5 und Abs. 6 (neu)**Abs. 5**

... Absatz 2 festlegen, bestimmte Fahrzeuge – insbesondere jene der öffentlichen Dienste (Bund, Kantone, Gemeinden) und der Armee sowie jene, die vorwiegend der Versorgung abgelegener, bahnloser Talschaften dienen – von der Abgabe befreien und ...

Abs. 6

Der Reinertrag der Abgaben fällt zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu. Der Bundesrat regelt durch Verordnung die Aufteilung unter den Kantonen. Dabei sind insbesondere deren finanzielle Belastung durch den Bau und den Unterhalt ihres dem Schwerverkehr offenstehenden Strassennetzes sowie ihre Finanzkraft zu berücksichtigen.

Antrag Bonnard

Siehe Seite 1241 hiervor

Dispositions transitoires**Ch. I préambule, art. 16****Proposition de la commission****Majorité****Ch. I**

Les dispositions transitoires de la constitution fédérale sont complétées comme il suit:

Art. 16 (nouveau)**Al. 1**

La Confédération perçoit pour l'utilisation des routes qui sont ouvertes au trafic général une redevance annuelle sur les véhicules automobiles et les remorques immatriculés en Suisse et à l'étranger d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes.

Al. 2

Cette redevance s'élève à:

- | | |
|--|-------------|
| a. pour les camions et les véhicules articulés | |
| – de 3,5 à 11 tonnes | 500 francs |
| – de 11 à 16 tonnes | 1500 francs |
| – de 16 à 19 tonnes | 2000 francs |
| – d'un poids total supérieur à 19 tonnes | 3000 francs |
| b. pour les remorques | |
| – 3,5 à 8 tonnes | 500 francs |
| – de 8 à 10 tonnes | 1000 francs |
| – d'un poids total supérieur à 10 tonnes | 1500 francs |
| c. pour les autocars | 500 francs |

Al. 3

La redevance est acquittée pour une période de 1, 3 ou 6 mois. Dans ces cas, le montant s'élève à 10, 30, 60 pour cent respectivement de la redevance annuelle.

Al. 4

La perception de cette redevance est limitée au 31 décembre 1990. On pourra cependant, avant cette date, renoncer partiellement ou totalement à cette redevance, par voie législative.

Al. 5

Le Conseil fédéral fixe dans une ordonnance les règles d'application. Il peut établir pour les catégories de véhicules spéciaux le montant de la redevance due en fonction des taux mentionnés à l'alinéa 2, exempter de la redevance certains véhicules et établir une réglementation spéciale, en particulier pour les déplacements dans les zones frontalières. Il peut prévoir des amendes en cas d'infraction. Les cantons sont chargés de percevoir la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse.

Minorité

(Bundi, Affolter, Loetscher, Meier Werner)

Ch. I

Les dispositions transitoires de la constitution fédérale sont complétées comme il suit:

*Art. 16 (nouveau)**Al. 1*

La redevance sur le trafic des poids lourds sera réglée par la voie d'une ordonnance du Conseil fédéral, jusqu'à l'entrée en vigueur de la législation d'application de l'art. 36^{quater} (nouveau). Elle est perçue sous la forme d'un forfait annuel pour les véhicules immatriculés en Suisse, et sous la forme d'un forfait pour une année, 8 jours, 3 mois ou 6 mois pour les véhicules immatriculés à l'étranger.

Al. 2

Sous réserve de l'alinéa 3, sont soumis à la redevance les camions, les véhicules articulés et les autocars d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes ainsi que les remorques d'une charge utile supérieure à 2,5 tonnes.

Al. 3

Sont exemptés de la redevance:

- les véhicules des services publics
- les autobus des lignes de transport public
- les bus pour le transport d'écoliers
- les machines de travail au service de l'économie forestière et de l'agriculture
- les véhicules étrangers qui circulent dans les zones frontalières.

Al. 4

La redevance devra être perçue au plus tard une année après l'adoption de l'article constitutionnel. Le forfait annuel est fixé dans une première étape de 500 à 8000 francs, selon la catégorie des véhicules et leurs poids total. Dans les années suivantes, la redevance sera relevée d'un dixième par année jusqu'à un maximum s'élevant au double du taux initial.

Al. 5

Le produit net de la redevance reviendra à raison de 30 pour cent à la Confédération et de 70 pour cent aux cantons. La répartition entre les cantons se calcule en prenant en considération les coûts qui ne sont pas couverts au sens de l'article 36^{quater} (nouveau). Le Conseil fédéral tient compte de l'avis des cantons.

Minorité

(Risi-Schwytz, Biderbost, Cotti, Darbellay, Fiubacher, Houmard, Kaufmann, Lüchinger, Rätz, Wellauer)

Art. 16 al. 2

Cette redevance s'élève à:

- a. pour les voitures de livraison de 2,5 à 3,5 tonnes
100 francs
- b. pour les camions et les véhicules articulés . . .
- c. pour les remorques
 - de 2,5 à 3,5 tonnes 100 francs
 - de 3,5 . . .

Minorité

(Biderbost, Cotti, Darbellay)

Art. 16 al. 6

Un quart des recettes nettes est distribué aux cantons. Le Conseil fédéral règle par voie d'ordonnance la répartition entre les cantons. Il sera pris particulièrement en considération l'importance de la desserte des régions par le trafic routier (trafic des poids lourds) et la capacité financière des cantons.

*Proposition Vetsch**Art. 16, al. 5 (amendement à la version de la majorité)*

. . . déplacements dans les zones frontalières, qui ne devra pas privilégier les véhicules immatriculés à l'étranger au détriment des véhicules suisses. Il peut . . .

*Proposition Vetsch**Art. 16, al. 3, dernière phrase*

(version de la minorité Bundi)

Sont exemptés de la redevance:

- . . .
- . . . et de l'agriculture (Biffer le reste de l'alinéa)

Propositions Jost

(amendement à la version de la majorité)

*Art. 16, al. 5 et al. 6 (nouveau)**Al. 5*

. . . taux mentionnés à l'alinéa 2, exempter de la redevance certains véhicules - en particulier ceux des services publics (Confédération, cantons, communes) et de l'armée ainsi que ceux qui servent avant tout à l'approvisionnement des vallées écartées et dépourvues de voies ferrées - et établir . . .

Al. 6

Le produit net de la redevance reviendra à raison de 30 pour cent à la Confédération et de 70 pour cent aux cantons. Le Conseil fédéral règle par voie d'ordonnance la répartition entre les cantons en tenant compte en particulier de leur capacité financière ainsi que des charges financières qu'ils doivent supporter pour la construction et l'entretien de leur réseau routier ouvert au trafic lourd.

Proposition Bonnard

Voir page 1242 ci-devant

Le président: Sur ces dispositions, nous vous proposons de débattre de la manière suivante: à l'article 16, nous liquiderons toutes les propositions de *minorité*, à part celle de la minorité Bundi. Ensuite, le résultat *in globo* de l'article 16 sera opposé, en vote définitif, à cette proposition Bundi.

Nebiker, Berichtstatter: Ich glaube, dass wir wieder einmal Bilanz ziehen müssen, wo wir überhaupt stehen. Sie haben jetzt dem Verfassungsartikel des Bundesrates zugestimmt, ergänzt durch die Anträge Bonnard und zum Teil Petitpierre. Herr Bonnard will aber den Verfassungsartikel des Bundesrates mit einer Übergangsbestimmung ergänzt haben. Jetzt können wir diskutieren, ob wir die Übergangsbestimmung im Sinne der Kommissionsmehrheit - etwas milder - oder im Sinne der Kommissionsminderheit - etwas schärfer - beschliessen wollen. Das ist der jetzige Stand.

Nun bereinigen wir zuerst den Antrag der Kommissionsmehrheit; es sind verschiedene kleinere Modifikationen vorhanden. Anschliessend bereinigen wir den Antrag der Kommissionsminderheit (Bundi), stellen dann die beiden Übergangsbestimmungen einander gegenüber, und diejenige, die obsiegt, gilt dann als unser Beschluss im Rahmen der Schwerverkehrsabgabe.

Es geht jetzt nur noch darum, weiche beiden Übergangsbestimmungen wir dem Verfassungsartikel – modifiziert nach Bonnard – anhängen wollen. So ist die Situation.

Nun wird Herr Risi seinen Minderheitsantrag (im Rahmen des Mehrheitsantrages) begründen.

M. Houmard, rapporteur: M. Bonnard, dans son développement, a été très clair. Il a bien précisé que sa proposition était également liée aux dispositions transitoires. A l'article 16, il dit: «La perception de cette redevance cessera dès l'entrée en vigueur de la législation prévue à l'article 36^{quater} de la constitution.» M. Bonnard veut un article 16 qui fasse mention de la disposition transitoire. Dans le cadre de cet article 16, il nous reste simplement à nous prononcer sur les amendements. Il y a les amendements d'une minorité Risi qui vont être développés et, ensuite, ceux d'une minorité Bundi qui, eux, prévoient des montants plus élevés que ceux prévus par la majorité de la commission.

Abs. 2 – Al. 2

Risi-Schwyz, Sprecher der Minderheit: Wir haben uns in der Kommission mit 10 zu 10 Stimmen – mit Stichentscheid des Präsidenten – für die Fassung entschieden, dass Lieferwagen in der Gewichtsklasse 2,5 Tonnen bis 3,5 Tonnen nicht unter die Schwerverkehrssteuer fallen. In der Kommission war hauptsächlich von der Abgrenzungsschwierigkeit gesprochen worden, da auch schwerere Personenwagen unter diese Gewichtsklasse fallen könnten. Dem ist aber nicht so. Wenn man bedenkt, dass in der Klasse PW 30 Franken für die Vignette verlangt werden und dann sofort von 3,5 Tonnen aufwärts 500 Franken Schwerverkehrssteuer, klafft dazwischen eine Lücke. Die Abgrenzung im Gesamtgewicht 2,5 Tonnen bis 3,5 Tonnen ist möglich, indem grundsätzlich nach verschiedenen Kategorien in der Aufzählung, in der Typenprüfung und in der Erstimmatrikulation entschieden wird. Es wird also bei der Erstimmatrikulation unterschieden zwischen Personenwagen und Lieferwagen. Die Abgrenzung ist möglich. Bei den Lieferwagen unterscheidet sowohl das Statistische Amt wie auch die Statistik der Armee Gesamtgewichtsklassen bis 2000, 2001 bis 3000 und 3001 bis 3500 Kilo.

Ein weiterer Grund, weshalb die Lieferwagen mit einer bescheideneren Belastung von 100 Franken in die Schwerverkehrssteuer einbezogen werden sollten, ist die Wettbewerbsverzerrung, die speziell von den Automobilverbänden hervorgehoben wird. Ein weiterer Grund ist die kommende Unterdeckung; ich zitiere hier die Auffassung des Schwerverkehrsverbandes, der diese Unterstellung der Lieferwagen unter die Schwerverkehrssteuer fordert: «Rein verkehrspolitisch müssten die Lieferwagen heute nicht zusätzlich belastet werden. 1979 zahlten die Kosten noch mit 105 Prozent die leichten Lieferwagen beziehungsweise mit 110,9 Prozent die schweren Lieferwagen (Eigenwirtschaftlichkeit). Bereits im Jahre 1980, mit Sicherheit ab 1981, werden sie nach den heutigen Kriterien der Strassenrechnung weit unter 100 Prozent fallen, wie übrigens auch die mittlere Personenwagenkategorie. Aus diesem Grunde scheint uns ein Jahresbeitrag von 100 Franken auf allen Lieferwagen angemessen.»

Wenn man 30 Franken für die Vignette und 500 Franken für den niedrigsten Antrag für die Schwerverkehrsabgabe vorsieht, so ist ein Ansatz von 100 Franken für die Lieferwagen gerechtfertigt und logisch.

M. Bonnard: Dans le préambule des propositions de la majorité de la commission, j'ai proposé d'ajouter les mots «jusqu'à l'entrée en vigueur de la législation prévue par

l'article 36^{quater}». Il s'agit de fixer la durée de validité de la disposition transitoire prévue par l'article 16. Il y a deux solutions possibles: la commission, ainsi qu'il ressort de l'alinéa 4 de cet article, propose un délai au 31 décembre 1990. En ce qui me concerne, je vous propose, c'est dans la logique même de mon système, de prévoir la fin de la période transitoire dès l'entrée en vigueur de la législation d'application de l'article 36^{quater}.

Nebiker, Berichterstatter: Herr Bonnard hat zum Einleitungssatz der Übergangsordnung eine Ergänzung angebracht, wonach die Übergangsordnung bei Inkrafttreten der definitiven Lösung aufgehoben werden muss. Nachdem der Antrag Bonnard nun angenommen worden ist, ist das selbstverständlich, so dass wir jetzt nicht mehr separat über diesen Einleitungssatz abzustimmen brauchen. Ich glaube, Sie sind damit einverstanden, denn das ist die logische Folge.

M. Houmard, rapporteur: Maintenant que vous avez pris cette décision, je vous invite à accepter la proposition de M. Bonnard. La solution transitoire serait valable jusqu'au moment où l'article 36^{quater} entrera en vigueur.

*Ziff. 1 Ingress angenommen gemäss Antrag Bonnard
Ch. 1 préambule adopté selon la proposition Bonnard*

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

80.003

**Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)**

Fortsetzung – Suite

Siehe oben – Voir ci-dessus

Nebiker, Berichterstatter: Herr Risi-Schwyz bzw. eine Minderheit der Kommission beantragt, die Lieferwagen ebenfalls einer Schwerverkehrsabgabe (einer Pauschale von 100 Franken) zu unterstellen.

Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen, diese Unterstellung der Lieferwagen abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen: Wir haben jetzt im Prinzip der Schwerverkehrssteuer zugestimmt. Das Prinzip ist die Kostendeckung, das heisst die Unterdeckung der Strassenkosten soll kompensiert werden. Das Prinzip haben wir bestätigt, indem wir dem Antrag Bonnard zugestimmt haben, wo diese Kompensation der Unterdeckung ausdrücklich im Verfassungsartikel festgelegt wird. Wenn wir konsequent sind, müssen wir die Lieferwagen nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstellen, weil diese nach der Kategorienrechnung ihre Kosten decken. Die Lieferwagen mit bis 1500 Kilo Nutzlast haben einen Überschuss pro Wagen von 69 Franken im Jahr, jene von 1500 bis 2500 Kilo haben sogar einen Überschuss in der Kategorienrechnung von 194 Franken pro Wagen und Jahr, also eine Überdeckung von 110 Prozent.

Wenn wir konsequent sein wollen, können wir – auch wenn das für die Übergangszeit nicht schön ist – die Lieferwagen nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstellen. Darum beantrage ich Ihnen, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. Houmard, rapporteur: Une minorité de la commission propose de soumettre à une redevance les voitures de livraison d'un poids de 2,5 à 3,5 tonnes. Votre commission était très partagée sur ce point puisque son président a dû départager les voix lors du vote relatif à cette proposition de minorité et il s'est prononcé en faveur de l'exemption de la redevance frappant les poids lourds pour cette catégorie de véhicules.

Un argument milite en faveur de l'exonération de ces véhicules de la redevance, un autre en faveur de leur assujettissement. D'une part, les véhicules de cette catégorie couvrent les frais occasionnés à raison de 105 à 106 pour cent selon les véhicules. D'autre part, il convient de ne pas favoriser les véhicules de livraison légers par rapport à ceux qui appartiennent à la catégorie immédiatement supérieure, c'est-à-dire ceux dont le poids dépasse 3,5 tonnes. Pour cette raison, une minorité propose de les frapper d'une taxe de 100 francs par année.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

64 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit (Risi-Schwyz)

42 Stimmen

Abs. 4 – Al. 4

M. Bonnard: Vous avez bien voulu vous prononcer tout à l'heure en faveur de l'adjonction que je proposais d'apporter au préambule. Ce faisant, vous avez automatiquement adopté mon alinéa 4. Dans le cas contraire, il y aurait contradiction dans les termes.

Nebiker, Berichterstatter: Zum Absatz 4 der Übergangsbestimmung: Es ist an sich logisch, dass Herr Bonnard die Übergangsbestimmung fallenlassen will, sobald die definitiven Gesetzesbestimmungen in Kraft treten. Aber es besteht hier eine materielle Unterscheidung im Gegensatz zur Kommissionsmehrheit.

Die Kommissionsmehrheit hat zwei Begrenzungen, nämlich erstens eine Befristung bis zum 31. Dezember 1990, und allenfalls dann der Ersatz durch eine weitere Bestimmung. Wenn Sie jetzt also Herrn Bonnard zustimmen, dann fällt diese Befristung weg. Wenn Sie der Kommissionsmehrheit zustimmen, dann kommt zusätzlich noch diese Befristung bis 31. Dezember 1990 hinzu. Das ist die Differenz, die hier besteht. Ich möchte den Entscheid jedem einzelnen überlassen.

M. Houmard, rapporteur: Ici, la situation est relativement claire. La commission entendait que la perception de cette redevance prenne fin le 31 décembre 1990. Toutefois, on aurait pu, avant cette date, renoncer partiellement ou totalement à la perception de cette redevance par voie législative. La proposition de M. Bonnard vise à rendre les dispositions transitoires automatiquement caduques au moment de l'entrée en vigueur de l'article 36^{quater}. Il semble que cette proposition devrait être acceptée.

Bundesrat Schlumpf: Die Fassung von Nationalrat Bonnard steht in Übereinstimmung mit dem Mehrheitsbeschluss bei Artikel 36^{quater}; aber sie hat die Schwäche, auf die hingewiesen wurde, dass, falls sich die Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 36^{quater} verzögert, man keinen Endtermin hat, keine absolute Befristung. Nationalrat Houmard, Sie lächeln, wenn ich sage «verzögert». Ich denke nicht an den Bundesrat, ich denke an ein anderes Gremium, wo sich die Ausführungsgesetzgebung verzögern könnte. Es gibt da noch zwei Instanzen, die dann zuständig sind, so dass ich also darauf hinweisen möchte, dass ein Endtermin in der Übergangsbestimmung nach Antrag der Kommission zweckmässig sein dürfte.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Bonnard	59 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	56 Stimmen

Abs. 5 und 6 – Al. 5 et 6

Jost: Meinen beiden Anträgen haben Sie entnehmen können, dass ich mich grundsätzlich den Anträgen der Kommissionsmehrheit anschliesse. Gleichzeitig aber bin ich der Meinung, dass nicht alle Arten des Schwerverkehrs, weder in den Übergangsbestimmungen noch – so hoffe ich – in der späteren Gesetzgebung, über einen Leisten geschlagen werden dürfen und dass demzufolge eine gewisse Differenzierung der Abgabe zwischen dem Transit- und dem Langstreckenverkehr einerseits und dem Nahverkehr in abgelegenen und insbesondere auch in den bahnlosen Talschaften und Randgebieten unseres Landes andererseits erfolgen sollte. Dies, weil die dem Schwerverkehr anzulastenden Kosten aus der gemeinwirtschaftlichen und sozialen Sicht unterschiedlich zu beurteilen sind.

Während der Transit- und vielfach auch der Langstreckenschwerverkehr zusätzliche Gefahren, Kosten und auch Verkehrsbehinderungen verursacht, erbringt der Nahverkehr nicht selten Leistungen, die allgemeinen öffentlichen Interessen dienen. Der Lastwagen ist für zahlreiche bahnlose Talschaften und Berggemeinden notwendig, weil er für die Versorgung dieser Gebiete erforderliche Dienste leistet. Ich erwähne beispielsweise die Transporte von Lebensmitteln,

Heizstoffen, Baumaterialien usw., und als mir persönlich naheliegende Beispiele solcher Talschaften das Val Calanca, das Safien- und das St.-Antönièr-Tal in Graubünden. Wir sollten diese Fahrzeughalter, die diese Dienste im öffentlichen Interesse und teilweise unter schwierigen Verhältnissen erbringen, finanziell nicht zusätzlich belasten. Die Schwerverkehrsabgabe wird zweifellos auf den Kunden abgewälzt, auf einen Kundenkreis aber, dessen Güterbedarf schon heute durch höhere Transportkosten belastet wird, als dies im Flachland und in Bahngebieten der Fall ist. Ein entsprechender Ausgleich fehlt bekanntlich leider. Das Ihnen allen bekannte, sehr bedauerliche wirtschaftliche Gefälle würde dadurch noch schewergewichtiger. Wenn es sich gemäss den jetzt vorliegenden Anträgen der Kommission auch nicht um sehr hohe Beträge handelt, so darf doch die Summe solcher Nachteile für unsere Berg- und Randgebiete nicht übersehen werden. Es nützt wenig, die Entvölkerung unserer Bergtäler zu beklagen, wenn wir gleichzeitig die existenziellen Rahmenbedingungen durch zunehmende Lasten verschlechtern.

Diese Tatsachen haben mich logischerweise zu meinem Anliegen geführt, wonach jene Schwerverkehrsfahrzeuge, die solche Leistungen im gesamtwirtschaftlichen Interesse erbringen, von der Schwerverkehrsabgabe befreit oder wenigstens nur geringfügig belastet werden sollten. Es wird ohne allzu grosse Schwierigkeiten durchaus möglich sein, solche Unterscheidungen zu machen und allenfalls – sofern die Abgabe vorerst für alle Fahrzeuge erhoben würde – ein ganz einfaches Rückerstattungssystem einzuführen im Sinne eines Ausgleichs für Leistungen im Interesse der Öffentlichkeit. Obwohl der Kommissionsantrag dem Bundesrat die Möglichkeit einräumen will, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe zu befreien, vermag mich dieser Antrag nicht voll zu befriedigen. In ihrem Bericht zur Einführung der Autobahngebühr erwähnt nämlich die gleiche Kommission als Beispiele lediglich Fahrzeuge der öffentlichen Dienste, Militärfahrzeuge und Ambulanzen, nicht aber private Fahrzeuge, die im öffentlichen Interesse zum Einsatz gelangen. Ich muss deshalb annehmen, dass die Kommission auch hinsichtlich der Schwerverkehrsabgabe gleicher Auffassung ist, und bitte Sie deshalb, meinem Zusatzantrag zuzustimmen im Sinne einer ausdrücklichen Ermächtigung an den Bundesrat, im Sinne aber auch eines ausdrücklichen Wunsches der Berücksichtigung.

Vetsch: Sie haben meinem Anliegen beim Antrag Petitpierre zugestimmt, indem Sie dort den Grundsatz bejaht haben, dass im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden dürfen als schweizerische. Bundesrat Schlumpf hat erwähnt, es sei selbstverständlich, dass man diesen Grundsatz einhalte, und er müsse deshalb nicht in die Verfassungsbestimmung aufgenommen werden. Sie haben trotzdem dem Antrag Petitpierre zugestimmt. Bundesrat Schlumpf hat erwähnt, dass man auf Gesetzesstufe daran denken werde, und es ist deshalb notwendig, dass man gemäss meinen Anträgen in den Übergangsbestimmungen Präzisierungen vornimmt. Beachten Sie die Formulierung der Kommission im Absatz 5, wo ausgeführt wird: «Er kann für besondere Fahrzeugkategorien die Ansätze im Sinne von Absatz 2 festlegen, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich, treffen.» Da kommt natürlich die Frage auf, ob ausländische Fahrzeuge im sogenannten Grenzbereich, also im Bereich von 10 Kilometern ab Grenze, von der Abgabe befreit werden oder mindestens eine Ermässigung erhalten sollen. Dass man da hellhörig wird, ist selbstverständlich. Das würde ja eine erneute zusätzliche Begünstigung der ausländischen Fahrzeuge im Grenzbereich bedeuten. Sie sind ohnehin schon stark bevorzugt durch die höheren Lasten von 38 oder mehr Tonnen gegenüber unserer Begrenzung von 28 Tonnen, die sie in den Grenzbereich fahren dürfen. Für eine zusätzliche Begünstigung fehlt natürlich jegliche Begründung. Im Grenzbereich, das müssen wir beachten, ist mehr als 1 Million der schweizerischen Bevölkerung erreichbar. Zudem

werden diese Grenzzonen in verschiedenen Regionen ganz offiziell auf 20, 30 Kilometer erweitert, oder sie werden inoffiziell nicht selten überfahren. Es ist durchaus die Meinung der Kommission, dass die ausländischen Fahrzeuge nicht erneut privilegiert werden sollen. Um das klar zum Ausdruck zu bringen und keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, ist die Ergänzung durch meinen Antrag notwendig, der lautet: «Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge grundsätzlich nicht besser gestellt werden als schweizerische.»

Für den Fall, dass Sie dem Minderheitsantrag Bundi als Übergangslösung zustimmen, habe ich einen analogen Antrag eingereicht. Ich möchte ihn bereits jetzt begründen, damit ich dann nicht nochmals das Wort ergreifen muss.

Kollege Bundi geht natürlich sehr weit, indem er die ausländischen Fahrzeuge sogar von der Abgabepflicht befreit. Das kann ja überhaupt nicht die Meinung sein. Ich beantrage Ihnen für diesen Fall, diesen Passus, Absatz 3 letzte Linie, zu streichen. So etwas ist gänzlich unannehmbar. Sie haben das im Grundsatz bereits verworfen. Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zu meinen Anträgen.

Ich möchte der Klarheit zuliebe noch betonen: Meine jetzt begründeten Anträge stehen in keinem Gegensatz zu den anderen Anträgen, die jetzt diskutiert werden. Es bestehen keine Konflikte etwa zum Antrag Jost oder zum Antrag Bonnard, über die auch noch entschieden werden muss.

M. Bonnard: Je répéterai encore une fois, pour que cela soit clair, que je n'entends pas biffer l'alinéa 5 proposé par la majorité de la commission. Ce texte subsiste intégralement. Je me borne à ajouter à la dernière phrase les mots «contre indemnité», soit: «Les cantons sont chargés, contre indemnité, de percevoir la redevance.» C'est la seule adjonction que je propose. Il me paraît équitable, si les cantons perçoivent la redevance pour le compte de la Confédération, qu'ils soient indemnisés pour cette opération.

Le président: Je vous propose également, à l'alinéa 5, de traiter aussi la proposition d'alinéa 6 de la minorité Biderbost.

Biderbost, Sprecher der Minderheit: Es scheint, dass wir jetzt doch die Absätze 5 und 6 zusammennehmen. Es ist ein bisschen schwierig, drauszukommen. Es scheint, als ob der Spruch *Helvetia regitur gratia Dei et confusione hominum* zutreffen würde. Nun zu meinem Antrag.

Die Schwerverkehrsabgabe verfolgt das Ziel, die Unterdeckung dieser Kategorie möglichst auszugleichen, aber auch eine adäquate Verteilung zwischen Schiene und Strasse zu bewerkstelligen; denn es ist klar, dass jede Belastung des Strassenverkehrs der Bahn zugute kommt. Damit soll ein «Umsteigen» des für die Bahn wesensgerechten Verkehrs in die Wege geleitet werden. Nun haben aber vor allem im Berggebiet viele abgelegene Täler keine Anschlussmöglichkeit an das Bahnnetz und damit keine Wahl, ganz abgesehen davon, dass es meist auch kein wesensgerechter Verkehr für die Bahn wäre. Die Abgabe wirkt sich also lediglich in einer Erhöhung der sowieso schon hohen Transportkosten aus. Damit wirkt sie sich noch gegen den übergeordneten Grundsatz der Erhaltung des demographischen Gleichgewichtes im Lande aus und fördert die Bergflucht. Manchenorts sind deswegen direkt Strukturen am Zusammenbrechen. Es darf also keine Massnahmen geben, und wir dürfen hier keine beschliessen, welche die Bergflucht noch beschleunigen. Das wäre aber bei einer undifferenzierten Anwendung der Schwerverkehrsabgabe der Fall.

Eine direkte Verbilligung bzw. Verhinderung der Verteuerung scheint uns schwierig. Aus diesem Grunde schlagen wir vor, dies über die Kantone zu machen.

Die Art der Verteilung auf die Kantone scheint auf den ersten Blick kompliziert. Das erste Kriterium, die Berücksichtigung nach Finanzkraft, schafft keine Probleme. Aber auch die Erschliessung der bewohnten Gebiete durch den Schwerverkehr knüpft an bekannte Begriffe an. Es handelt

sich nämlich um nichts anderes als die sinngemässe Anwendung des im öffentlichen Verkehr eingebürgerten Tarifausgleichs auf den privaten Schwerverkehr. Freilich werden hierzu Untersuchungen erforderlich sein; aber was für die Privatbahnen bereits üblich ist, sollte auch im anvisierten Sektor ohne grosse Schwierigkeiten möglich sein. Nun ist noch ein Antrag Jost eingereicht worden, der dasselbe Ziel verfolgt und deshalb natürlich sympathisch ist, jedoch, wie mir scheint – vielleicht ist das auch falsche Bescheidenheit von mir – etwas über dieses Ziel hinaus-schiesst. Kollege Jost beantragt einen Anteil von 70 Prozent für die Kantone unter Einbezug von deren Strassenausgaben. Als endgültige Lösung kann man damit einverstanden sein, und sie schwebt ja dem Bundesrat auch vor. Es scheint mir aber nicht ganz in die Landschaft und zum Charakter der Übergangsbestimmungen zu passen. Mein Antrag von einem Viertel für die Kantone soll nämlich den fiskalischen Charakter zugunsten der Bundeskasse in dieser Übergangsordnung erhalten und nur verhindern, dass in den betroffenen Gebieten eine tatsächliche Verteuerung eintritt. Mehr als ein Viertel der Nettoeinnahmen und damit der Verteuerung der Transporte entfällt aber bestimmt nicht auf die Gebiete, die mit jedem dieser Vorstösse geschont werden sollen. Aus denselben Gründen stelle ich nicht auf die Strassenausgaben ab, wie dies der Antrag Bonnard und die Motion des Ständerates machen, sondern auf die Bedeutung, also nochmals auf die mögliche Verteuerung der Transporte in den abgelegenen Gebieten. Der Betrag von 40 bis 50 Millionen gemäss meinem Vorschlag sollte – richtig verteilt – bereits eine substantielle Entlastung der abgelegenen Gebiete ermöglichen. Zum Vergleich: Der Tarifausgleich bei den Bahnen, der sicher viel umfangreicher ist, macht etwa 78 Millionen pro Jahr aus. Ich ersuche Sie also, dieser angewandten Berghilfe gemäss Antrag der Minderheit Ihre Unterstützung zu geben.

Noch ein zusätzliches Argument: Die beiden Bündner – Herr Gadiant, welcher die Motion im Ständerat durchgeboxt hat, und Kollege Jost – wollen die kommunalen Strassen als Berechnungsgrundlage für die Verteilung einbauen (oder schliessen sie nicht aus). Ich befürchte nun, dass das ein klassisches Eigentor absetzen könnte; darum bitte ich die Antragsteller, mindestens einen Punkt noch einmal zu überdenken, nämlich den Einbezug der kommunalen Strassenkosten. Die meisten kommunalen Strassen, die dem Schwerverkehr dienen, finden sich nämlich nicht in den abgelegenen Tälern, fern von jeder Bahn und in Bergdörfern, wo meist nur eine einzige Strasse hinführt, sondern im flachen Land, wo man sich den Luxus dichter Verbindungen leisten kann.

Ein Indiz: Als wir 1978/79 die Kriterien für die Zuteilung der Kantonsanteile am Benzinzoll abänderten, gehörte das Wallis mit –56,2 Prozent, Uri mit –44,3 und das Tessin mit –42,8 Prozent (und eben auch Graubünden mit –33,8 Prozent), also ausgerechnet die Alpenkantone, zu den grossen Verlierern, während beispielsweise Bern mit +85,8 Prozent, Waadt mit +84,3 Prozent und St. Gallen mit +56,1 Prozent gut wegkamen.

Man weiss, dass der Einbezug der kommunalen Strassenkosten – nicht des Strassennetzes – an diesem Sachverhalt nicht unschuldig ist, wenn er auch nicht alleinige Ursache ist. Deshalb wünsche ich, dass man eine Umstellung durch Zugrundelegung der tatsächlichen Verteuerung als das bessere Mittel betrachtet, um das anvisierte Ziel zu erreichen. Das will unser Minderheitsantrag.

Der Antrag Vetsch – nebenbei bemerkt – geht für uns in Ordnung; er hat mit diesem Problem direkt nichts zu tun.

Jost: Vorhin habe ich zu Ziffer 5 gesprochen; jetzt erlaube ich mir, das Wort zu Ziffer 6 zu ergreifen. Mein Antrag zur Aufteilung des Reinertrages der Schwerverkehrsabgabe zwischen Bund und Kantonen entspricht sowohl grundsätzlich wie in den vorgesehenen Proportionen der in der Botschaft vom 16. Januar 1980 vertretenen Auffassung des Bundesrates.

Unterschiedlich sind in diesen Übergangsbestimmungen System und Finanzierungsausmass; das sei zugegeben. Gleichlautend ist der von der Kommissionsminderheit vorgesehene Verteilungsschlüssel. Die Kommissionsmehrheit dagegen möchte den Ertrag vollumfänglich und ohne jede Zweckbindung in die Bundeskasse fließen lassen.

So sehr ich dem allgemeinen Bundeshaushalt diesen willkommenen Zustupf gönnen möchte, bin ich der Auffassung, dass dieses Vorgehen – auch wenn es sich lediglich um einen zeitlich befristeten Übergang handelt – rechtlich fragwürdig und politisch wenig weitsichtig ist.

Die bedauerliche Tatsache, dass der Schwerverkehr seine Kosten nicht zu decken vermag, ist uns allen hinlänglich bekannt. Es will mir deshalb – in Anwendung des Verursacherprinzips – als richtig erscheinen, dass diese Kostendeckung durch die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich angestrebt wird. Es handelt sich dabei um eine Kausalabgabe, nicht um eine Fiskalmassnahme. Das letztere trifft selbst dann nicht zu, wenn mit der vorgesehenen Massnahme – offen oder verdeckt – auch gewisse verkehrspolitische Einflussnahmen flankierend beabsichtigt sind.

Nach allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen darf man aber eine neue Abgabe nicht mit mangelnder Kostendeckung des Schwerverkehrs als Kausalabgabe begründen, sie dann aber ohne Zweckbestimmung dem allgemeinen Bundesfinanzhaushalt zufließen lassen. Gemäss dem Antrag der Kommissionsmehrheit müsste die Schwerverkehrsabgabe ehrlicherweise als eine Fiskalmassnahme bezeichnet werden. Sie hätte dann den Charakter einer Kategoriensteuer. Ob aber eine solche Steuer zusätzlich zu den vorgesehenen Autobahn- und allenfalls Tunnelgebühren – die reine Fiskalmassnahmen sind – vor dem Souverän Gnade finden würde, wage ich persönlich sehr zu bezweifeln. Ich bin deshalb der Meinung, dass die Kommissionsmehrheit hier nicht nur einen falschen, sondern auch einen gefährlichen Weg eingeschlagen hat; dies auch im Hinblick auf die notwendig werdende Neuordnung der Verwendung der Treibstoffzölle, die in ganz anderen finanziellen Grössenordnungen stehen.

Wie der Bundesrat in seiner Botschaft zutreffend festgehalten hat, ist die Finanzierung des Strassenverkehrs für den Bund bisher sehr erfreulich verlaufen. Diese Tatsache ist darauf zurückzuführen, dass bei der Beschlussfassung über die sehr hohen Aufwendungen – im Gegensatz zu anderen staatlichen Bereichen – in sehr vorausschauender Art und Weise auch die Finanzierung sichergestellt wurde. Wesentlich anders verhält es sich bei den Kantonen und Gemeinden, die ihre Strassenaufwendungen – dazu gehören auch die nicht gedeckten Kosten für den Schwerverkehr – in erheblichem Masse aus Mitteln des allgemeinen Haushaltes bezahlen müssen. Trotz aller Anstrengungen ist auf diesen beiden Ebenen nach Massgabe der im Nationalstrassengesetz von 1959 festgelegten Prioritäten ein sehr hoher Nachholbedarf in weiten Bereichen der Haupt- und Verbindungsstrassen entstanden, dessen Aufholung viele Jahre beanspruchen wird. Diesem ausserordentlich bedeutsamen Kapillarsystem von Strassenverbindungen werden wir in den kommenden Jahren vermehrte Aufmerksamkeit schenken müssen, wenn der Begriff des volkswirtschaftlichen Ausgleiches nicht leeres Wort bleiben soll.

Bei aller Anerkennung der grossen Probleme des Agglomerationsverkehrs, oder auch etwa der Regionen im Berner oder Zürcher Oberland, habe ich mir erlaubt, den Investitionsbedarf der Gebirgskantone Tessin, Uri, Wallis und Graubünden in bezug auf die Haupt- und Verbindungsstrassen durch die zuständigen kantonalen Departemente erheben zu lassen, um Ihnen einmal die Grössenordnungen aufzuzeigen und mein Anliegen gleichzeitig materiell begründen zu können.

Das Netz der Kantons- und Hauptstrassen allein in diesen Kantonen mit einem ausgewiesenen Ausbaubedarf beläuft sich auf 1264 Kilometer. Es ist im Durchschnitt zu nur zirka 60 Prozent ausgebaut, der Investitionsbedarf beläuft sich auf 3,5 Milliarden Franken. Bei den für die Bergkantone

nicht minder bedeutsamen Verbindungsstrassen lauten die entsprechenden Zahlen: 3590 Kilometer, also fast das Doppelte des Nationalstrassennetzes von 1836 Kilometern; durchschnittlicher Ausbaugrad nur etwa 56 Prozent, Investitionsbedarf 2,7 Milliarden Franken. Dabei handelt es sich – ich betone das – mit Ausnahme allfälliger neuer Ortsumfahrungen ausschliesslich um bestehende Strassen.

Es besteht – und das möchte ich ebenfalls betonen – auch nicht die Absicht, alles und jedes in voller Perfektion auszubauen. Doch muss wenigstens dafür gesorgt werden, die echten Bedürfnisse auch unserer Bergbevölkerung im Verkehrsbereich zu befriedigen, um ausreichende Existenzmöglichkeiten zu gewährleisten und der Abwanderung entgegenzutreten zu können. Die Kantone und die Gemeinden sind aber niemals in der Lage, diese gewaltigen Lasten allein zu tragen. Sie bedürfen deshalb dringend vermehrter Ausgleichshilfe des Bundes. Wenn wir eine Schwerverkehrsabgabe im Sinne des Verursacherprinzips einführen, so entspricht es dem Grundsatz der Gerechtigkeit und der Billigkeit, die Kantone und damit auch die Gemeinden in der Proportion ihrer Kosten – wie es übrigens der Antrag Bonnard will – partizipieren zu lassen und diese Proportionen auch in unsere Übergangsbestimmungen aufzunehmen, um damit einen politischen Dauerbrenner – wir wissen ja nicht, wann die Gesetzesbestimmungen in Kraft treten kann –, nämlich das wiederkehrende Gezänk zwischen dem Bund und den Kantonen betreffend die Verwendung der Abgabe vermeiden zu können. Es handelt sich wohl um eine Übergangslösung. Ich habe aber schon festgestellt, dass wir ja nicht wissen können, wann – das wird auch von uns abhängen – die neue Gesetzgebung in Kraft treten kann.

Ich möchte Sie deshalb bitten, um Präzedenzfälle auszu-schliessen und in Anbetracht des Nachholbedarfes, die Kantone auch im Rahmen der Übergangsbestimmungen am Ertrag partizipieren zu lassen. Man wird mir entgegenhalten, dass eine Mehrheit der kantonalen Finanzdirektoren einstweilen – und das trifft zu, aber mit Vorbehalten – auf eine Beteiligung verzichtet habe. Diese Vorbehalte betreffen allfällige Auflagen betreffend den Regionalverkehr, die SBB usw. Ich meine aber, dass man diese Vorbehalte nicht unbedingt allzu ernst nehmen muss, denn auch die Kantone wissen, dass sie nicht nur entgegennehmen, sondern dass auch sie geben müssen.

Ich bitte Sie deshalb, meinen im Rahmen der seinerzeit vom Bundesrat beantragten Grössenordnungen liegenden Antrag gutzuheissen.

Stucky: Ich muss Sie auffordern, die Anträge der Herren Biderbost, Jost, aber auch den Antrag Bundi zu diesem Punkt, nämlich Beteiligung der Kantone an der Schwerverkehrssteuer in der Übergangslösung, abzulehnen, auch wenn das aus kantonalen Sicht eine gewisse Härte ist, weil bei den Kantonen Mehreinnahmen immer willkommen sind. Wir sollten uns hüten, diese Anteile und die Schwerverkehrssteuer isoliert von der gesamten Situation der Finanzen in Bund und Kantonen zu betrachten. Die Kantone sind zweifellos interessiert daran, dass der Bundeshaushalt möglichst rasch saniert wird. Darum sind sie auch bereit, im Rahmen der Aufgabenteilung 180 Millionen Franken auf ihre Kappe zu nehmen. Im Sparpaket, das wir im Dezember behandelt haben, wurden mit Ihrer Zustimmung die kantonalen Anteile an der Stempelabgabe und am sogenannten Alkoholzehntel gestrichen; damit erlitten die Kantone einen Ausfall von rund 270 Millionen Franken pro Jahr für die nächsten fünf Jahre. Es ist nun wenig sinnvoll, wenn wieder, unter dem Titel «Anteil Schwerverkehrsabgabe» etwa, Geld im gleichen Umfang – das wäre der Fall bei 70 Prozent – an die Kantone zurückgezahlt wird. Denn es ist ja gerade Ziel der Aufgabenteilung, dass man das Hin und Her der Finanzströme einmal stoppen will; Herr Kollege Martignoni hat in seinem Eintretensreferat darauf hingewiesen. Stempelabgaben und Alkoholzehntel, darauf möchte ich noch speziell hinweisen, sind übrigens verfassungsmässig garantierte Anteile gewesen.

Im Rahmen der Aufgabenteilung ist auch die Beteiligung der Kantone am Defizit der SBB diskutiert worden, und zwar recht eingehend. Im ersten Paket wird diese Lösung nicht behandelt werden, weil sich die Kantone dagegen gewehrt haben, dass sie an die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bahnen bezahlen müssen, so lange nicht einmal eine klare Kostenrechnung für die einzelnen Strecken vorgelegt werden kann. Man hat darauf die Ausklammerung gemacht, und die Kantone kommen nicht zum Handkuss. Solange so viel Nebel über den Grundlagen der kantonalen Beteiligung bei den SBB herrscht, sollten die Kantone nun nicht umgekehrt bei der Schwerverkehrssteuer die Hand nach einem Anteil ausstrecken.

Für die Kantone ist übrigens eine Frage noch viel wichtiger als der Anteil an der Schwerverkehrssteuer. Es handelt sich um die Zweckbindung beim Treibstoffzollzuschlag, nämlich in dem Sinne, dass die Zweckbindung ausgedehnt wird auf den Unterhalt an den Nationalstrassen. Ich erinnere an das Beispiel des Kantons Uri, der zwar heute schon 90 Prozent an den Unterhalt bezahlt erhält, aber trotzdem beinahe an den Bittelstab kommt, weil er diesen Unterhalt tragen muss. Und wir haben ähnliche Fälle in anderen Kantonen, wo die Belastung aus dem Unterhalt der Nationalstrassen enorm hoch ist. Darum sind die Kantone viel mehr daran interessiert, dass in diesem Sektor ein Gleichgewicht geschaffen wird.

Das sind die Gründe gewesen, die die Finanzdirektorenkonferenz bewogen haben, auf die Schwerverkehrssteuer vorläufig zu verzichten. Nach meiner Erinnerung kam der Beschluss einstimmig zustande. Ich habe nur nicht mehr herausgefunden, wer damals abwesend war. Ich will Ihnen aber den Beschluss im Wortlaut vorlesen – die Kommissionsreferenten haben ja darauf kurz Bezug genommen –, auch Herr Kollege Jost hat diesen Beschluss erwähnt:

«Die Konferenz würde grundsätzlich Hand bieten, den Bund darin zu unterstützen, mittels Sondersteuer weitere Mehreinnahmen zu realisieren. Im Vordergrund stehen für sie zusätzliche Verkehrsabgaben, insbesondere eine allgemeine Strassenverkehrsvignette, in welche anstelle der Schwerverkehrsabgabe mittels einer Differenzierung der Ansätze auch eine verstärkte Belastung des Schwerverkehrs eingebaut werden könnte. Es bestünde auch die Bereitschaft dazu, diese Mehreinnahmen vollständig dem Bund zu überlassen, wenn im Gegenzug auf eine Beteiligung der Kantone an den Defiziten des SBB-Regionalverkehrs verzichtet würde. Dies nicht zuletzt auch im Sinne einer klaren Aufgaben- und Kompetenzordnung.»

Dieser Vorschlag passt übrigens ausgezeichnet in die Übergangsperiode hinein. Während der Übergangsperiode verzichten die Kantone auf den Anteil, während der Übergangsperiode kommt die GVK vor den Rat, während der Übergangsperiode wird die Zweckbestimmung bei den Treibstoffen ausgedehnt und während der Übergangsperiode wissen wir, was gewisse Strecken im Regionalverkehr die SBB kosten. Dann können wir, wenn wir die Schwerverkehrssteuer endgültig beraten – es mag in sechs, sieben oder in zehn Jahren sein –, auch definitiv über den allfälligen Anteil der Kantone befinden. Bis dahin soll aber die Bundeskasse den Vorrang haben.

Mitteilung – Communication

Le président: En votre nom, j'ai l'honneur de saluer dans la tribune diplomatique M. Hernan Siles Zuazo, ancien président de la République bolivienne et de lui souhaiter la bienvenue. (*Applaudissements*)

sonnellement une très grande importance au problème des poids lourds qui sont immatriculés à l'étranger. Je citerai le cas de Genève, entourée presque intégralement par la frontière française, à l'exception d'une zone de 7 kilomètres de frontières suisses; le trafic poids lourd provenant de Haute-Savoie et de l'Ain est considérable. Il y a déjà désavantage en ce sens que ces camions viennent à Genève avec des charges plus lourdes que celles autorisées en Suisse et sont plus larges que ne l'autorise la Suisse. Le problème est dès lors de ne pas renforcer le privilège qui existe déjà en faveur de ces camions.

On a bien voulu voter, tout à l'heure, une proposition Petit-pierre, et je m'en félicite, mais je crois que, dans le cadre de cet article, il est indispensable de suivre la proposition Vetsch car il faut le reconnaître et le déplorer, la Confédération a eu trop tendance, jusqu'à maintenant, à favoriser les camions étrangers dans les zones frontalières, et cela au détriment des transporteurs suisses.

C'est la raison pour laquelle je demande simplement qu'une égalité de traitement soit bien assurée à cet égard; il faut, par conséquent, voter l'amendement Vetsch plutôt que de suivre la proposition Bundi.

Mitteilung – Communication

Le président: J'ai le très grand plaisir de saluer également, dans l'une des tribunes, nos anciens collègues parlementaires du Conseil national et du Conseil des Etats. Je les remercie de continuer ainsi à s'intéresser à nos travaux. (*Applaudissements*)

Nebiker, Berichterstatter: Wir werden jetzt zuerst zu Absatz 5 sprechen und dann darüber abstimmen; dann werde ich zu Absatz 6 sprechen, und dann wird darüber abgestimmt.

Bei Absatz 5 des Antrages der Kommissionsmehrheit geht es darum, dass man dort bestimmte Ausnahmen machen kann, wo diese pauschale Gebühr zu Fehlern führen würde. Herr Jost will nun diese Ausnahmen ausdehnen. Er will auch Ausnahmen machen für die Versorgung von Bergtälern. Er will die Ausnahmen etwas mehr spezifizieren. Grundsätzlich ist sein Anliegen durchaus verständlich. Denken Sie aber an die Durchführung! Ich wohne auch auf einem Hof, der keinen Bahnhof hat. Ich beanspruche ganz sicher keine Ausnahme von der Schwerverkehrsabgabe. Diese ist ein Teil an die Kostendeckung, Unterdeckung des Schwerverkehrs; den müssen wir alle übernehmen. Im Rahmen der Übergangsbestimmung – ich muss immer wieder daran erinnern – wollen wir ja gar nicht die volle Kostendeckung. Das ist gar nicht möglich. Mit Rücksicht auf diese Randgebiete haben wir einen reduzierten Ansatz, der nur einen Drittel oder die Hälfte der Gesamtkosten deckt. Das Problem, das Herr Jost vorschlägt, ist ebenfalls im Rahmen der Gesamtkonzeption zu lösen, wo man diese Dinge alle miteinander abwägen kann, aber ganz sicher nicht sektoriell auf einer Schwerverkehrsabgabe und dann erst noch zeitlich sektoriell im Rahmen einer Übergangsbestimmung. Ich habe heute morgen gesehen, dass der Verkehr nicht so kompliziert ist, wenn wir ihn hier nicht so kompliziert machen. Das ist nun Perfektionismus in Potenz. Das geht einfach nicht, so gut dieser Vorschlag auch gemeint ist. Ich beantrage Ihnen deshalb namens der Kommission, den Antrag Jost abzulehnen.

Zum Antrag von Herrn Vetsch: Herr Vetsch möchte diese Ausnahmeregelung im Grenzgebiet etwas mehr präzisieren. Dagegen hat die Kommission nichts. Wir haben eher eine generelle Lösung, eine Kompetenzverteilung an den Bundesrat vorgeschlagen, in der Meinung, dass der Bundesrat uns gut verwaltet; aber wenn Sie diese Präzisierung auch

M. Duboule: Je viens ici appuyer brièvement la proposition Vetsch au sujet du 5^e alinéa de cet article 16. J'attache per-

noch wollen, haben wir dagegen nichts einzuwenden. Uns schweben gezielte Ausnahmen im Grenzbereich vor, zum Beispiel für eine Zufahrt zu einem Huckepackbahnhof, aber nicht zum Beispiel für Tieftransporte von ausländischen Transporteuren im Grenzbereich. Wir wollen eine Wettbewerbsgleichheit mit unseren inländischen Transporteuren erzielen und sicher nicht eine Begünstigung des ausländischen Verkehrs. Ich beantrage Ihnen deshalb, dem Antrag Vetsch zuzustimmen.

Zum Antrag Bonnard: Er will eine Entschädigung für die Arbeit der Kantone beim Einzug dieser Gebühren. Dagegen kann man im Prinzip nichts einwenden. So teuer ist der Einzug der Pauschale vorläufig ja nicht. Das ist einfach ein Zuschlag zur kantonalen Motorfahrzeuggebühr. Warum nicht eine gewisse Entschädigung entrichten, wenn die Kantone so arm dran sind? Das gehört aber eher in den administrativen Bereich als in den Verfassungsbereich. Das sind also die Anträge der Kommissionsmehrheit.

M. Houmard, rapporteur: Je ne prendrai en considération que l'alinéa 5, bien que la discussion ait porté sur les alinéas 5 et 6.

Nous avons en fait une proposition Vetsch, à l'article 16, qui va dans le même sens que la proposition Petitpierre à l'article 36^{quater} qui a donc été accepté par le Parlement. Les deux propositions traitent du trafic des poids lourds dans les zones frontalières. Au nom de la commission, nous pouvons, je crois, soutenir cette proposition, qui est plus précise que ce que la commission avait envisagé, car nous mentionnions simplement que «des véhicules» pouvaient être exemptés pour leurs déplacements dans les zones frontalières.

Quant à la proposition Jost, elle est certainement justifiée mais elle est irréalisable, pratiquement. Le trafic marchandises se déroule d'une façon complémentaire entre la vallée et les régions retirées; je pense qu'il serait difficile de définir, de façon simple, le moment où un camion passe d'une zone dans l'autre. C'est pourquoi cette solution est pratiquement irréalisable.

Bundesrat Schlumpf: In bezug auf den Antrag von Nationalrat Jost zu Absatz 5 möchte ich ergänzen, was die Herren Nebiker und Houmard gesagt haben. Bedenken Sie, dass wir eine Übergangsregelung schaffen für eine bis 1990 befristete Zeit, eine nach den Belastungen limitierte Übergangsordnung, deren Auswirkungen auf die Kosten der Schwerverkehrstransporte nicht genau festgelegt werden können, die sich aber in der Grössenordnung von 0, ... Prozent bewegen (also einige Zehntelprozente).

Sie finden zum Problem der möglichen Auswirkungen einer echten Schwerverkehrsabgabe auf die Berggebiete in der Botschaft auf Seite 60 nähere Ausführungen. Man hat das nicht übersehen. Ich möchte wiederholen, bei der Ausgestaltung der echten Schwerverkehrsabgabe – nicht bei der jetzigen, limitiert befristeten Übergangsordnung – stellen sich solche Fragen, wie sie Nationalrat Jost aufgeführt hat. Diese müssen bei der Ausführungsgesetzgebung berücksichtigt werden. Bei dieser Schwerverkehrsabgabe hier wäre es aber schon Akribie, wenn man auf Verfassungsstufe Differenzierungen vorschreiben wollte, im Hinblick auf die voraussehbaren Belastungen, die ja wesentlich tiefer sein werden, als das, was in der Botschaft dargelegt wird als eine echte Schwerverkehrsabgabe. Denken Sie auch an die Gefahr, die entsteht, wenn man in Gesetzen zu sehr spezifiziert. Dann entsteht die Problematik des *argumentum e contrario*; was man nicht als mögliche Ausnahme in den Text aufnimmt, das kann als ausgeschlossen gelten.

Ich muss Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen.

Zum Antrag von Nationalrat Vetsch: Wenn Sie glauben, es sei notwendig, dass man noch sagt, dass der Grenzverkehr nicht begünstigt werden soll, möchte ich das Ihnen überlassen. Der Bundesrat wird den Grenzverkehr gegenüber dem inländischen Schwerverkehr unter keinen Umständen begünstigen. Was hier gesagt wird («Fahrten im Grenzbe-

reichten. Aber dass man den Grenzverkehr ausnehmen würde, davon kann aus den Gründen, die die Nationalräte Vetsch und Duboule dargelegt haben, keine Rede sein.

Zum Antrag von Nationalrat Bonnard habe ich einfach die Frage: Ist das nicht geradezu ein Pleonasmus, wenn wir in der Übergangsbestimmung zur Verfassung sagen, dass die Kantone die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe auf Inlandfahrzeugen nur gegen Entschädigung machen? Was machen die Kantone denn für den Bund ohne Entschädigung?

Abs. 5 – Al. 5

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

108 Stimmen

Für den Antrag Jost

29 Stimmen

Le président: La proposition Vetsch est approuvée par la commission. S'oppose-t-on à cette proposition? Je constate qu'elle n'est pas combattue. Elle est donc adoptée.

Der Antrag Vetsch wird angenommen

La proposition Vetsch est adoptée

Le président: Je vous prie de vous prononcer sur la proposition Bonnard.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Bonnard

25 Stimmen

Dagegen

93 Stimmen

Abs. 6 – Al. 6

Nebiker, Berichterstatter: Hier geht es um die Verteilung der «Wurst». Herr Jost möchte den Kantonen 70 Prozent, Herr Biderbost 25 Prozent von dem geben, was wir vielleicht einnehmen. Da geht es schon um eine grundsätzliche Frage. Es ist unbestritten, dass bei den Kantonen die Strassenkosten nicht gedeckt sind. Grundsätzlich müssen also Erträge aus allen Strassenverkehreinnahmen schliesslich an die Kantone gehen. Das will der Verfassungsartikel, dem wir zugestimmt haben. Die Tendenz wurde noch verstärkt durch den Antrag Bonnard, den wir auch angenommen haben. Der Grundsatz ist also klar: Die Kantone müssen beteiligt werden, und zwar bei der definitiven Lösung. Müssen wir das aber auch bei der Übergangsbestimmung tun? Da müssen Sie zuerst einmal über die Grössenordnung der Beträge im Bild sein. Wir rechnen bei dieser Übergangsbestimmung mit etwa 150 Millionen Franken Einnahmen; nach dem Antrag Biderbost könnten wir einen Viertel oder knapp 40 Millionen Franken auf die Kantone verteilen; 40 Millionen auf 26 Kantone nach irgendeinem komplizierten Verteilungsschlüssel – was machen wir uns denn da für eine Arbeit? Das ist ja – entschuldigen Sie den Ausdruck – Verhältnisblödsinn. Das geht gar nicht.

Auch die 70 Prozent nach irgendeinem anderen Schlüssel zu verteilen als jenem, der jetzt der Verteilung der Strassenverkehrsabgaben zugrunde liegt, hat keinen Sinn. Ich muss diese Frage der Verteilung der Einnahmen wirklich gesamthaft betrachten; sonst verteilen wir hier Geld – das nehmen die Kantone, da schreckt keiner zurück –, und die Aufgaben verbleiben dem Bund. Wenn ich schon Geld verteile, dann muss ich das kongruent machen, da muss ich sagen: hier das Geld aus den Einnahmen; dafür übernehmt ihr Kantone die Aufgaben. Anders ist das gar nicht lösbar. Man kann das nicht für eine Schwerverkehrsabgabe sektoriell lösen, man kann das noch viel weniger in dieser Übergangsbestimmung lösen, die zeitlich befristet ist.

Ich muss Sie also im Namen der Kommission ganz eindeutig bitten, die Anträge Jost und Biderbost abzulehnen.

M Houmard, rapporteur: Une minorité de la commission, représentée par M. Biderbost, propose de répartir, durant la période transitoire, les recettes nettes à raison de 75 pour cent à la Confédération et de 25 pour cent aux cantons, tandis que M. Jost propose de céder à ces derniers le 70 pour cent. Il faut bien sûr pondérer ces propositions. Il s'agit de recettes de l'ordre de 150 millions.

Si la proposition Biderbost était adoptée, il faudrait répartir 37 à 40 millions entre les 26 cantons, ce qui nécessiterait un travail administratif trop important, compte tenu du montant qui reviendrait à chaque canton. Aussi la commission a-t-elle repoussé cette proposition par 13 voix contre 4.

Quant à la proposition de M. Jost, elle vise à répartir les recettes à raison de 70 pour cent à la Confédération et de 30 pour cent aux cantons. En d'autres termes, il resterait quelque 45 millions à la disposition de la Confédération.

Je pense que, lorsque le Parlement s'est prononcé en faveur de l'article 36^{quater}, il n'a pas voulu minimiser la participation de la Confédération aux recettes provenant de la taxe sur les poids lourds dans la mesure où le propose M. Jost. La majorité de la commission est donc opposée autant à la proposition de M. Biderbost qu'à celle de M. Jost. D'ailleurs, ainsi que l'a dit un directeur cantonal des finances, les critères de répartition sont encore trop peu clairs et le compte routier ne comporte pas de bases suffisantes pour que nous puissions trouver une solution valable déjà dans le cadre de cette phase intermédiaire.

Bundesrat Schlumpf: In Übereinstimmung mit der Kommission bitte ich Sie, die beiden Anträge der Herren Biderbost und Jost abzulehnen. Wenn man konsequent bleiben will bei den Vorschlägen der Kommission – eine nicht zweckgebundene Übergangsordnung, die reduzierte Erträge aus dem Schwerverkehr bringt –, kann man die Erträge sicher nicht aufteilen, weder nach dem einen noch nach dem andern Schlüssel.

Wollen Sie aber insbesondere auch beachten, dass das Kriterium für die Aufteilung dieser Schwerverkehrsabgaben nach der Belastung der Kantone aus dem Schwerverkehr nicht genügend sorgfältig erfüllt werden könnte. Uns fehlen heute die Berechnungsgrundlagen für eine derartige Aufteilung. Ich danke Nationalrat Stucky für die sachliche und richtige Stellungnahme.

Worum würde es gehen? Wenn wir 70 Prozent dieser limitierten, befristeten Schwerverkehrsabgabe den Kantonen zuteilen wollten, wären das etwa 100 Millionen Franken; dem Bunde verblieben dann noch etwa 45 Millionen; nach dem Antrag Biderbost wäre es umgekehrt. Für diese 100 Millionen Franken, aufzuteilen auf 26 Kantone, im Schnitt pro Jahr und Kanton etwa 4 Millionen Franken, müssten wir ein kompliziertes Rechnungsverfahren entwickeln und dann natürlich auch die entsprechenden Abrechnungen vornehmen. Es wäre dann so, dass dem Bund mit den etwa 45 bis 50 Millionen Franken als Beitrag an seinen Haushalt praktisch nichts mehr übrigbleiben würde.

Ich möchte Sie deshalb bitten, konsequent bei der Übergangskonzeption Ihrer Kommission zu bleiben und von der Partizipation der Kantone bei dieser Übergangsregelung abzusehen. Wir werden aber für die definitive Regelung der Schwerverkehrsabgabe – für die Ausführungsgesetzgebung – selbstverständlich die Partizipation der Kantone weiterverfolgen und daran festhalten, aber nach dem Prinzip: *do ut des* – das unterstreiche ich.

Abstimmung – Vote

Eventuelle – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit (Biderbost)	64 Stimmen
Für den Antrag Jost	48 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	122 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Biderbost)	17 Stimmen

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

*Schluss der Sitzung um 12.00 Uhr
La séance est levée à 12 h*

Vierzehnte Sitzung – Quatorzième séance

Donnerstag, 8. Oktober 1981, Vormittag

Jeudi 8 octobre 1981, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Butty

80.003

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)

76.221

Parlamentarische Initiative.
Autobahngebühren (Schatz-St. Gallen)
Initiative parlementaire.
Péages sur les autoroutes (Schatz-Saint-Gall)

79.231

Parlamentarische Initiative.
Tunnelgebühren (Weber Leo)
Initiative parlementaire.
Péages sur les tunnels (Weber Leo)

76.230

Parlamentarische Initiative.
Treibstoffzölle (Schär)
Initiative parlementaire.
Droits sur les carburants (Schär)

80.933

Motion des Ständerates (Gadient).
Treibstoffzollzuschlag. Zweckbindung
Motion du Conseil des Etats (Gadient).
Surtaxe sur les carburants. Affectation

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1250 hiervor – Voir page 1250 ci-devant

Übergangsbestimmungen – Dispositions transitaires*Fortsetzung – Suite*

Anträge siehe Seite 1246 hiervor – Propositions voir page 1247 ci-devant

Nebiker, Berichterstatter: Gestatten Sie mir, kurz zu erklären, wo wir stehen. Wir sind nun bei der Beratung der Übergangsbestimmungen angekommen, die allenfalls dem Verfassungsartikel 36quater angehängt werden sollen. Gestern haben wir die Übergangsbestimmungen, Artikel 16, gemäss Fassung der Kommissionsmehrheit beraten und diese bereinigt. Heute müssen wir die Übergangsbestimmungen nach Vorschlag der Kommissionsminderheit – vertreten durch Herrn Bundi – bereinigen. Wenn wir die beiden Artikel 16 in der Fassung der Kommissionsmehrheit und -minderheit bereinigt haben, werden die beiden Formulierungen einander gegenübergestellt. Jene Fassung, die in der Abstimmung obsiegt, wird dann automatisch dem Verfassungsartikel «angehängt», wie wir ihn gestern beschlossen

haben: bundesrätlicher Vorschlag plus Ergänzungen durch die Herren Bonnard und Petitpierre.

M. Houmard, rapporteur: Je voudrais simplement rappeler que, hier, nous avons mis au point l'article 16 dans la version de la majorité. Nous avons maintenant une minorité Bundi dont nous devons encore débattre. Une fois ces deux propositions au net, nous opposerons la proposition de la majorité à celle de la minorité Bundi.

Bundi, Sprecher der Minderheit: Zu den Übergangsbestimmungen, wie sie Ihnen die Kommissionsminderheit vorschlägt, sei folgendes ausgeführt: Sie stellen direkt anwendbares Verfassungsrecht dar. Es tritt keine zeitliche Verzögerung ein. Die Übergangsbestimmungen bleiben in Kraft, bis das Parlament das entsprechende Gesetz erlassen hat und es rechtswirksam wird.

Die Abgabe wird als Pauschale erhoben. Man rückt also vorläufig ab von einer auf Kilometerleistung bezogenen Abgabe. Die Übergangsbestimmungen fixieren nur die Minimal- und Maximalansätze – kostendeckend, die höchsten leicht reduziert – und überlassen es der bundesrätlichen Verordnung, die dazwischenliegenden Tarife genau festzulegen. Dadurch kann laufend schwierigen Verhältnissen oder möglichen Fehleinsparungen begegnet und Rechnung getragen werden.

Die Pauschalen beziehen sich grundsätzlich auf das Gesamtgewicht der Fahrzeuge; nur bei den Anhängern stellen sie auf die Nutzlast ab. Diese Regelung erfolgt in Übereinstimmung mit den Messwerten der Strassenrechnung. Die von der Abgabepflicht befreiten Fahrzeuge werden namentlich aufgeführt. Sie entsprechen den Vorstellungen in der bundesrätlichen Botschaft. Bei ausländischen Fahrzeugen, die im Grenzbereich verkehren, sind nicht alle entsprechenden Fahrzeuge gemeint, sondern gewisse Kategorien, wie zum Beispiel solche des Huckepackverkehrs oder einer geregelten Camionnage. Im Sinne des Antrages Vetsch sollen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge grundsätzlich nicht besser gestellt werden als schweizerische. Unter diesen Voraussetzungen wäre ich gewillt und einverstanden, dem Antrag Vetsch zuzustimmen.

Die Abgabepflicht beginnt mit einem reduzierten Satz und steigt dann jährlich um 10 Prozent bis zum Maximum an. Damit soll ein sukzessives Vorgehen ermöglicht, der volle Ausgleich auch in einem wirtschaftlich tragbaren Rahmen in Schritten angestrebt werden.

Wenn der vorgeschlagene Maximalansatz am Schluss als hoch empfunden werden mag, gilt es immerhin, folgendes zu bedenken: Gemäss Botschaft müsste bei den höchsten Kategorien eine reine leistungsabhängige Abgabe bei 70 000 Fahrkilometer pro Jahr zwischen 25 800 und 34 400 Franken betragen, eine solche aufgrund der durchschnittlichen Kategorienrechnung 20 425 Franken und nach bundesrätlichem Beispiel in der Botschaft 20 000 Franken. Nach unserem Antrag beträgt sie aber nur 16 000 Franken, also haben wir hier noch eine Reduktion von zirka 20 Prozent.

Im Einklang mit dem Bundesrat möchten wir alsdann in den Übergangsbestimmungen festhalten, dass 70 Prozent des Ertrages zweckgebunden für die Aufwendungen des Strassenbaus an die Kantone verteilt werden. Ich muss hier nicht im einzelnen darauf zurückkommen und diese Zweckbindung begründen; das ist in den früheren Debatten zur Genüge getan worden. Diese Fixierung kann meines Erachtens auch als konform zum Zusatzantrag Bonnard im Verfassungsartikel betrachtet werden. Hier hat sie lediglich vorübergehende Bedeutung.

Bei der Verwendung der Einnahmen aus dieser Zweckbindung durch die Kantone sollte ermöglicht werden, dass ein Kanton aus dem Anteil am Ertrag der Schwerverkehrsabgabe gewisse Mittel auch für eine Bahnvariante einsetzt, wenn durch den Bau einer solchen Bahnlinie die Strassenrechnung entlastet wird. Soviel zu unseren Übergangsbestimmungen. Es ist durchaus möglich, da und dort Modifi-

kationen vorzunehmen. Ich bin in diesem Sinn bereit, den Antrag Vetsch zu berücksichtigen.

Abschliessend sei mir gestattet, die Vorteile des Minderheitsantrages vor allem gegenüber denjenigen der Kommissionsmehrheit zu umreissen. Einmal ist bei unserer Vorlage mit einer erheblich kleineren Opposition zu rechnen als bei den zwei Projekten der Kommissionsmehrheit. Im weiteren ist zu beachten, dass der Ertrag bei der bundesrätlichen Vorlage fast gleich gross wäre wie bei den beiden Projekten der Kommissionsmehrheit zusammen. Der Hauptvorteil unserer Lösung liegt jedoch in ihrer Flexibilität. Sie sieht nicht starre Ansätze in den Übergangsbestimmungen vor, sondern legt mit den Minimal- und Maximalansätzen nur den Rahmen fest. Dazwischen kann der Bundesrat differenziert gemäss Strassenrechnung und eventuell anderen Faktoren dem eigentlichen Grundsatz der Leistungsabhängigkeit Rechnung tragen.

Abschliessend muss man festhalten, dass die Vorlagen der Kommissionsmehrheit leider den drei Zielen der GVK-Konformität, der richtigen Verkehrspolitik und der Kostendeckung kaum Rechnung tragen. Der Minderheitsantrag erfüllt jedoch diese Kriterien.

Aus allen diesen Gründen möchte ich Sie bitten, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Vetsch: Sie haben gestern meinem Antrag zum Vorschlag der Mehrheit der Kommission zugestimmt. Ich habe analog einen Antrag zum Minderheitsvorschlag Bundi gestellt, der konsequenterweise angenommen werden muss. Herr Bundi stimmt dem auch zu. Ich brauche keine weiteren Erläuterungen mehr zu geben. Ich bitte Sie, meinem Antrag auch hier zuzustimmen. Es geht darum, dass die im Ausland immatrikulierten Fahrzeuge im Grenzbereich nicht besser behandelt werden als die schweizerischen.

Lüchinger: Ich möchte Sie ganz dringend bitten, den Antrag des Herrn Bundi zur Übergangsbestimmung abzulehnen. Ich habe Ihnen bereits in der Eintretensdebatte erklärt, dass die Mehrheit der Kommission einen Weg gesucht hat, welcher eine Verständigungslösung ist und welcher von den betroffenen Nutzfahrzeughaltern akzeptiert werden kann. Es ging uns darum, dass die Einigkeit, die in der GVK-Expertenkommission zwischen den beteiligten Kreisen zustande gekommen ist, nicht zerrissen wird, bevor wir überhaupt eine bundesrätliche Vorlage über die GVK in den Händen haben. Sie haben gestern mit einer Mehrheit von einer Stimme diese Verständigungslösung der Kommission verworfen. Sie haben der sofortigen Aufnahme einer leistungsbezogenen Schwerverkehrssteuer in die Bundesverfassung zugestimmt. Nach allen Erklärungen des Nutzfahrzeugverbandes, der ASTAG, wird dieser gegen diesen Entscheid, wenn es nach dem Ständerat dabei bleiben sollte, allerheftigste Opposition machen. Wir müssen also, wenn es bei diesem Entscheid von gestern bleibt, zu einem scharfen Abstimmungskampf antreten. Wir haben die Möglichkeit, diesen Kampf zu gewinnen, dann ist es in Ordnung; aber es ist auch gut möglich, dass wir diesen Abstimmungskampf verlieren. Dann wäre die Schwerverkehrssteuer wahrscheinlich für zehn Jahre begraben.

Nun geht es heute darum, ob Sie diesem gefährdeten Artikel 36quater von gestern die scharfe Übergangsbestimmung gemäss Antrag Bundi beifügen wollen oder die gemässigte Übergangsbestimmung gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit. Wenn Herr Bundi Ihnen erklärt hat, es seien da keine grossen Unterschiede, so muss ich ihm einfach widersprechen. Die Ansätze des Antrages Bundi gehen vor allem bei den Maximalgrenzen weit, weit über die Anträge der Mehrheit hinaus und können im Laufe der Jahre sogar erst noch verdoppelt werden. Wenn Sie die Schwerverkehrssteuer erledigen wollen, so müssen Sie dem Antrag Bundi zustimmen.

Es gibt verschiedene Weisen, zu politisieren. Man kann ungeachtet des praktischen Erfolges einfach immer und konsequent das vertreten, was man für richtig hält, um dann vielleicht mit dieser Wahrheit stolz unterzugehen, oder aber

man kann versuchen, Lösungen zu erarbeiten, welche tragfähig sind und welche in der Volksabstimmung eine Mehrheit finden. Beide Wege sind legitim. Ich möchte Sie nicht von Ihrer Art des Politisierens abbringen. Ich möchte nur die Realpolitiker in diesem Saal darauf aufmerksam machen, dass sie jetzt aufpassen müssen, dass es jetzt gefährlich wird. Ich möchte vor allem darauf aufmerksam machen, dass es dann noch eine Gesamtabstimmung gibt. Ich habe Angst, nach dem gestrigen Entscheid – und erst recht, wenn Sie dem Antrag Bundi zustimmen sollten –, dass in der Gesamtabstimmung die Schwerverkehrssteuer ganz scheitern könnte. Das würde ich bedauern.

Martignoni: Ich habe bereits in der Eintretensdebatte erklärt, weshalb die SVP-Fraktion mehrheitlich gegen den Antrag Bundi eingestellt ist. Der Antrag Bundi enthält Passagen, die wir von unserer Seite aus nicht befürworten können. Auf der einen Seite sind es die Ansätze, die nach unserer Auffassung für eine Übergangslösung zu weit gehen. Auf der anderen Seite ist bereits bei der Übergangslösung die Frage der Kantonsbeteiligung eingeschlossen. Wir sind der Auffassung, dass bei der Übergangslösung der volle Ertrag dem Bund zukommen sollte. Das ist einer der Gründe, weshalb wir Sie einladen möchten, den Antrag Bundi abzulehnen und der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Nebiker, Berichterstatter: Die Abstimmung, die anschliessend folgen wird, ist ausserordentlich wichtig. Es dürfte für diese Vorlage die Schicksalsabstimmung sein. Deshalb bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit, vertreten durch Herrn Bundi, ganz genau durchzulesen. Ich möchte Sie nur auf ein paar Fallstricke aufmerksam machen:

Im Absatz 1 schreibt Herr Bundi: «Bei inländischen Fahrzeugen wird sie – die pauschale Schwerverkehrsabgabe – als Jahrespauschale, bei ausländischen als Jahres- oder Pauschalabgabe für acht Tage, drei Monate oder sechs Monate erhoben.» Dieser Wortlaut bedeutet, dass das inländische Fahrzeug, unbeachtet wie lange es pro Jahr im Verkehr steht, eine totale Jahrespauschale zu entrichten hat, während das ausländische Fahrzeug Pauschalen entrichten kann für acht Tage, drei Monate oder sechs Monate. Im Absatz 3 werden die Ausnahmen wörtlich aufgezählt. Es ist gefährlich, in einem Verfassungsartikel die Ausnahmen eindeutig zu spezifizieren; denn es könnte noch andere Ausnahmen geben, von denen wir jetzt nichts wissen. Das wäre keine flexible Lösung, und wir könnten Härtefälle überhaupt nicht mehr behandeln.

Zum Absatz 4: Hier geht es um die effektiven Ansätze. Herr Bundi hat deutlich erklärt, dass diese kostendeckend sein sollen. Wir sind uns bewusst, dass die Schwerverkehrsabgabe langfristig kostendeckend sein muss. Aber ich kann das nicht mit einer Pauschalen machen, die 500 Franken für die leichteren Fahrzeuge und 8000 Franken für die schweren Fahrzeuge vorsieht; so beginnt diese Pauschalsteuer. Für einen Lastwagen müssten nach dem Vorschlag Bundi mit Inkrafttreten der Übergangsordnung 8000 Franken bezahlt werden. Das geht nicht! Dazu kommt, dass jedes Jahr die Steigerung um 10 Prozent erfolgen wird; im Maximum würde der pauschale Ansatz auf 16 000 Franken ansteigen. Solche Ansätze kann man nicht pauschal deklarieren: pauschale Ansätze sind nie ganz gerecht; sie stellen lediglich ein administratives Hilfsmittel dar.

Je höher die pauschalen Ansätze angesetzt werden, desto grösser werden die Fehler, die eben in diesem Hilfsmittel stecken. Mit einer Pauschale – das habe ich schon einmal erwähnt – wird hauptsächlich der Nahverkehr – der keine Konkurrenz zur Bundesbahn darstellt – ungerechtfertigt belastet. Der Nahverkehr im Sinne der Feinverteilung kann nur per Lastwagen erfolgen. (Kiesfahren, der Zubringerdienst in der Stadt). Dieser würde plötzlich mit 8000 Franken pro Lastwagen belastet, später sogar mit 16 000 Franken. Sie müssen diese Konsequenzen in Betracht ziehen. Man kann eine Kostendeckung verlangen, wenn die Abgabe

leistungsabhängig ist. Aber mit einer Pauschale gibt es unmögliche Verhältnisse.

Ich habe ein weiteres Argument gegen die hohe Pauschale: Hohe Pauschalen bedeuten für den Transporteur, für den Lastwagenhalter, Fixkosten. Was macht der Lastwagenhalter bei hohen Fixkosten? Er muss die Lastwagen besser auslasten. Er muss noch mehr Güter pro Lastwagen transportieren. Er muss Güter irgendwo holen, beispielsweise bei der Bahn, und auch noch transportieren. Er kann hohe Fixkosten nur so kompensieren, indem er noch mehr Waren transportiert.

Also: hohe Pauschalen sind – im Gegensatz zu dem, was Herr Bundi will – kontraproduktiv, da man noch mehr auf der Strasse transportieren müsste.

Und schliesslich wollen wir – wir haben das gestern deutlich gesehen – die Randgebiete schonen. Mit 16 000 Franken zusätzlichen Kosten in die Seitentäler fahren, bedeutet natürlich mehr, als wenn man gemäss Vorschlag der Kommissionmehrheit bei den 3000 Franken bleibt.

Schliesslich, in Absatz 5, schlägt Herr Bundi wieder eine Kostenverteilung zwischen Bund und Kantonen vor. Wir haben gestern schon darüber abgestimmt und festgestellt, dass wir im Rahmen der Übergangsbestimmung keine Kostenverteilung vornehmen können. Hier kommt sie wieder, im Rahmen der Übergangsbestimmung, und wird an den Verteilungsschlüssel von Herrn Bonnard, nach dem die Kosten unter die Kantone nach den Lastwagenkosten zu verteilen sind, die in den einzelnen Kantonen anfallen. Suchen Sie einmal einen solchen Schlüssel, der diese Kostenverteilung überhaupt ermöglicht, und das alles im Rahmen einer Übergangsordnung! Der Bundesrat kann alles, das wissen wir ja, aber ich glaube, dieses Ei des Kolumbus wird er nicht finden!

Abschliessend beantrage ich Ihnen, den Minderheitsantrag, vertreten durch Herrn Bundi, abzulehnen, da er zu viele Mängel aufweist. Er hat eine Pauschalbelastung, die nicht tragbar ist. Er hat einen schwierigen Verteilungsschlüssel. Ich beantrage Ihnen, der Kommissionmehrheit zuzustimmen. Wir wollen die Schwerverkehrsabgabe realisieren, aber wir wollen bewusst in kleinen Schritten, in möglichen Schritten, vorgehen. Wir haben die Hearings durchgeführt, wir wissen, wie die Situation steht. Das Beste, was wir machen können: kleine Schritte, Schritt für Schritt, und dann kommen wir schliesslich zu einer Schwerverkehrsabgabe, so wie wir sie haben möchten. Wir müssen angemessene Beiträge erheben, wir müssen auf die wirtschaftlichen Verhältnisse Rücksicht nehmen und realisierbare Möglichkeiten vorstellen.

M. Houmard, rapporteur: Comme je l'ai dit, nous parlons des dispositions transitoires. Il n'y a pas de divergence entre la majorité et la minorité quant au système. Dans les deux cas, on prévoit des prestations globales, mais la divergence essentielle est, d'une part, une indexation de cette prestation globale et, d'autre part, le chiffre de départ qui est de 8000 francs au lieu de 3000 francs comme la commission le prévoit. Cette indexation ferait que, dans un délai de dix ans, on aurait atteint une taxe globale d'environ 16 000 francs par camion. C'est une solution inacceptable, à notre avis. Il n'y a aucune distinction entre le trafic régional et le trafic à longue distance. La proposition ne tient pas compte du degré d'occupation du véhicule. De ce fait, les régions marginales seraient prétéritées et les transports, dans ces régions souvent mal desservies par les moyens publics, seraient nettement défavorisés. En résumé donc, la majorité vous propose, pour un camion lourd, une somme annuelle de 3000 francs durant cette période intermédiaire, tandis que la minorité Bundi vous propose 8000 francs qui seraient portés progressivement à 16 000 francs.

Les autres divergences se rapportent entre autres à l'alinéa 5 qui prévoit une répartition entre la Confédération et les cantons. Hier, vous avez vous-mêmes refusé les propositions Jost et Biderbost. Je pense qu'il n'est pas nécessaire de s'étendre davantage sur le sujet, puisque vous n'avez pas voulu de cette répartition. Pour ce qui est de la dernière

divergence, la minorité prévoit une liste de véhicules qui sont à exempter, alors que la majorité laisse ce soin au Conseil fédéral. Vous trouverez cette liste à l'alinéa 3. M. Bundi nous a toutefois rendus attentifs au fait qu'il modifiait légèrement sa proposition, c'est-à-dire qu'il excluait les véhicules étrangers qui circulaient dans les zones frontalières, ceux-ci seraient de nouveau taxés.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat teilt die Bedenken, welche die Herren Kommissionsprecher dargelegt haben. Wir gehen davon aus, dass wir eine Verfassungsgrundlage für die Einführung einer echten Schwerverkehrsabgabe auf dem Wege der Ausführungsgesetzgebung schaffen wollen – Sie haben das gestern beschlossen.

Die Einführung einer limitierten pauschalen Schwerverkehrsabgabe im Sinne einer befristeten Übergangsregelung, um Einnahmen rasch greifbar zu machen, würde bedingen, dass diese Übergangsregelung, diese Sofortregelung, einfach, massvoll und von Verfassungs wegen direkt anwendbar wäre. Nun würde aber der Antrag der Kommissionminderheit voraussetzen, dass die Detaillierung, die Spezifikation, auf dem Wege einer bundesrätlichen Verordnung vorgenommen würde. Es ist eine Ermächtigung an den Bundesrat, in diesem vorgegebenen Rahmen – Minima und Maxima und die jährlichen Steigerungsquoten werden bezeichnet – die einzelnen Fahrzeugkategorien zu belasten. Es wäre meines Erachtens nicht nur unüblich, dass man dem Bundesrat auf dem Wege des Verfassungsrechts ermächtigt, die Sache auf dem Verordnungsweg zu regeln, sondern es wäre auch von der Sache selbst her und vor allem politisch sehr problematisch, denn diese allgemeingültigen Abgaben, die so durch den Bundesrat festgelegt würden, wären nicht nur dem Parlament, sondern selbstverständlich auch dem Referendum entzogen. Auf dem Verordnungsweg würde der Bundesrat das – gültig für die ganze Zeit, wenn er es nicht ändert – festlegen, eben ohne jede Einflussnahme durchs Parlament, ohne Gesetz, ohne allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss. Da habe ich im Hinblick auf die Höhe der Belastungen – es geht um ansehnliche Beträge – grosse politische Bedenken.

Hinzu kommt noch das Bedenken, das die Kommissionreferenten bereits äusserten: Ich möchte es unterstreichen; ich habe gestern bereits darauf hingewiesen: nämlich auf die Gefahr der Kontraproduktivität. Je höher diese Pauschalabgaben sind, desto mehr besteht natürlich die Gefahr, dass diejenigen, die davon belastet würden, durch möglichst hohe Transportleistungen zu einer wirtschaftlichen Amortisation kommen wollen, d. h. also möglichst viel Verkehr (Schwerverkehr) bewältigen wollen, um pro Tonnenkilometer eine tragbare Gesamtbelastung zu erhalten. So hätte man dann verkehrspolitisch sogar einen falschen Effekt, also eine kontraproduktive Wirkung. Insgesamt möchte ich unterstreichen, was Nationalrat Lüchinger sagte: Wir müssen auch hier daran denken, dass ein überladenes Fuder dem Gesamtziel nicht dienen würde. Und ein ausgewogenes Fuder besteht nach Auffassung des Bundesrates in diesem Verfassungsartikel 36quater für eine echte Schwerverkehrsabgabe, welche später durch Gesetz auszugestalten sein wird, und in einer Übergangsordnung für eine massvolle, einfache Schwerverkehrsabgabe nach dem Vorschlag der Kommissionmehrheit.

Le président: Nous passons au vote. M. Bundi a déclaré, et les rapporteurs de la commission en ont pris acte, qu'il acceptait la proposition de M. Vetsch et modifiait la sienne dans ce sens.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	97 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Bundi)	44 Stimmen

Rückkommensantrag – Proposition de réexamen

Anträge Zbinden

Hauptantrag

Es sei auf die Abstimmung zu Artikel 36quater zurückzukommen.

Eventualantrag

(falls der Rückkommensantrag angenommen wird)

Streichen

Propositions Zbinden**Proposition principale**Le vote sur l'article 36^{quater} est reconsidéré.**Proposition subsidiaire**

(Au cas où la proposition de reconsidération est acceptée)

Biffer

Anträge Meier Werner**Hauptantrag**Rückkommen auf Artikel 36^{quater}**Eventualantrag**

(falls Rückkommen beschlossen wird)

Art. 36^{quater}

Der Bund erhebt auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine Abgabe; diese bemisst sich in der Regel nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Strassenkosten. Das Gesetz bestimmt Voraussetzungen, Höhe und Verwendungszweck der kantonalen Anteile am Reinertrag.

Propositions Meier Werner**Proposition principale**Revenir sur l'article 36^{quater}**Proposition subsidiaire**

(au cas où le conseil décide de revenir sur cet article)

Art. 36^{quater}

La Confédération perçoit une redevance sur le trafic des poids lourds; son montant se détermine en général d'après les coûts d'infrastructure routière imputables à ce trafic, qui ne sont pas couverts d'une autre manière. La loi fixe les conditions dont dépend l'attribution aux cantons d'une part du produit net de cette redevance, le taux de cette part et son affectation.

Le président: Vous avez reçu, par écrit, les deux propositions de reconsidération du vote qui est intervenu concernant l'article 36^{quater}.

MM. Zbinden et Meier Werner proposent donc, en se fondant sur l'article 68 de notre règlement, de revenir sur l'article 36^{quater}. Je donnerai la parole à chacun d'eux pour motiver succinctement, selon le règlement, la proposition de reconsidération. Ce n'est qu'après que nous discuterons sur le point, si vous êtes d'accord de revenir sur l'article 36^{quater}.

Zbinden: Wir haben gestern in einer vierten Abstimmung zum Artikel 36^{quater} gemäss Antrag Bonnard und gegen den Streichungsantrag der Kommissionsmehrheit gestimmt, und zwar mit 76:75 Stimmen. Ich beantrage Ihnen, auf diese Abstimmung zurückzukommen. Ich behaupte, dass bei dieser, aber auch bei anderen Abstimmungen in dieser Sache zum Teil eine *confusio hominum* bestanden hat. Es war auch nicht leicht, zwischen der definitiven Verfassungsbestimmung und der detaillierten Regelung in den Übergangsbestimmungen zu unterscheiden. Auch der Unterschied zwischen dem Minderheitsantrag Bundi und dem Antrag Bonnard wurde offenbar nicht durchwegs erkannt. Zudem kann ein so knappes Ergebnis keine Grundlage bilden für eine Volksabstimmung. Jedenfalls habe ich gestern bis weit in den Abend hinein ein allgemeines Unbehagen und eine verbreitete Unzufriedenheit festgestellt. Ich betone: Mit diesem Rückkommensantrag ist nicht die Übergangsbestimmung gemäss Artikel 16 bestritten, so wie sie eben beschlossen worden ist. Diese soll meines Erachtens weiterhin als Übergangslösung gel-

ten. Es geht also nur um Artikel 36^{quater}. Darauf wollen wir zurückkommen; das ist der Antrag, den ich Ihnen stelle.

Meier Werner: Ich sehe den Sinn dieses Rückkommensantrages Zbinden nicht ein. Wir haben gestern – zugegeben – sehr knapp mit einer Stimme Differenz der Version Bundesrat zugestimmt, ergänzt durch die Flexibilitätsklausel Bundi, wo es heisst «in der Regel». Dann lagen noch die Anträge Bonnard und Petitpierre vor. Für den Fall der Annahme des Antrages Zbinden sollten wir auf die neue Fassung gemäss Bundesrat eintreten können, und zwar ergänzt mit der Formulierung «in der Regel» von Kollege Bundi und unter Ausschluss der Anträge Bonnard und Petitpierre. Ich habe deshalb diesen Eventualantrag gestellt.

M. Bonnard: Je n'ai qu'une chose à dire, elle est excessivement simple. Plusieurs d'entre vous sont venus vers moi, hier, en me disant: «Le groupe libéral a envie de charger le bateau pour couler l'impôt sur le trafic lourd.» Un certain nombre d'entre vous m'ont fait ce reproche. J'aimerais que les choses soient tout à fait claires. Le groupe libéral est favorable à la redevance sur le trafic des poids lourds; il souhaite que cette redevance soit d'ores et déjà conçue dans l'optique de la conception globale suisse des transports; telle est son idée et il admet la solution transitoire de la commission.

Le président: Nous passons au vote. Nous opposerons donc la proposition de reconsidération du vote à la proposition visant à maintenir le vote intervenu hier.

Abstimmung – Vote

Gegen den Rückkommensantrag

21 Stimmen

Für den Rückkommensantrag

Offensichtliche Mehrheit

Zbinden: Der Sinn meines Rückkommensantrages bestand natürlich darin – das haben Sie schon in meinem Eventualantrag gesehen –, den gestern beschlossenen Artikel 36^{quater} der Bundesverfassung wieder zu streichen, d. h. den gefassten Beschluss zu widerrufen. Es geht also nicht um die Übergangsbestimmung – ich sage das noch einmal –, die wir soeben in der Detailberatung zu Artikel 16 abgeschlossen haben, und mit dem wir eine Schwerverkehrssteuer als Übergangsbestimmung beschlossen haben. Ich bin der Meinung, dass wir nun bis zur GVK warten und dann erst eine endgültige Lösung in die Bundesverfassung aufnehmen sollten. Wir sind also – auch aus meiner Sicht – einverstanden mit der moderierten Schwerverkehrssteuer gemäss Kommission. Inhaltlich ist nämlich der Artikel 36^{quater}, so wie wir ihn gestern beschlossen haben, ein Monstrum. Er ist ein «Mischmasch» verschiedenster Bestimmungen. Er enthält die Schwerverkehrsabgabe im Grundsatz, aber in einer sehr komplizierten Form nach gefahrenen Kilometern. Er enthält eine Bestimmung über die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, zudem eine solche über den Finanzausgleich und abschliessend noch eine Ausländerbestimmung. Das ist nicht verfassungswürdig. So darf man nicht Verfassungsrecht machen! Das alles soll dann erst kommen, wenn wir über die GVK beraten und beschliessen. Der Artikel 36^{quater}, so wie wir ihn beschlossen haben, läuft Gefahr, sogar hier in der Gesamtabstimmung zu unterliegen; das würde bedeuten, dass dieser Artikel dann vollständig durchfällt. Wenn das geschieht, ist die Schwerverkehrsabgabe nicht schicklich, sondern unschicklich begraben, weil der Ständerat ja schon Nichteintreten beschlossen hat.

Ich fasse zusammen: Ich will eine moderierte, gemässigte Schwerverkehrsabgabe in den Übergangsbestimmungen. Ich erachte es aber als verfrüht, jetzt definitiv eine solche in die Verfassung aufzunehmen, bevor wir den Gesamtrahmen der GVK beschliessen können. Daher mein Streichungsantrag.

Meier Werner: Es hat sich vorhin bei dieser Abstimmung (Rückkommen) eine kleine Konfusion ergeben. Mein Haupt-

bestreben war natürlich nicht das Rückkommen auf die gestrige Abstimmung. Wir haben gestern mit der knappen Mehrheit von 76 zu 75 Stimmen dem Artikel 36quater ergänzt mit «in der Regel», zugestimmt. Nun ist dieser Beschluss in Frage gestellt worden. Mir ging es bei meiner heutigen Intervention lediglich um diesen Eventualantrag, falls Rückkommen beschlossen wird.

Ich möchte mich nun hier kurz zu dieser Situation äussern und auch Bezug nehmen auf das, was in der heutigen Diskussion von verschiedenen Rednern ausgeführt worden ist. Es war der Tenor dieser Debatte, dass der Minderheitsantrag Bundi materiell zu weit gehe. Herr Lüchinger hat die Opposition seitens der ASTAG erwähnt. Wir haben diese Opposition bereits bei den Kommissionsberatungen zu spüren bekommen. Das ist dort so weit gegangen, dass wir von einer Lobby sprechen müssen, wie ich sie noch nie erlebt habe. Verschiedene Kommissionsmitglieder haben mir gegenüber ebenfalls ihr Erstaunen gegenüber diesen dauernden Drohgebärden seitens der ASTAG ausgedrückt. Wir sollten uns von diesen Drohgebärden nicht einschüchtern lassen, werde Kolleginnen und Kollegen. Wenn Herr Bundesrat Schlumpf nun teilweise auf die Version der Kommissionsmehrheit mit dieser Minilösung eingeschwenkt ist, die nicht leistungsabhängig und verkehrspolitisch völlig ineffizient ist, dann entspringt dies, ich begreife das, einer realpolitischen Überlegung; es ist eine Konzession an die Stimmung, wie sie offenbar in diesem Saal vorherrscht. Es ist mein Bestreben – und sicher auch das Bestreben des Kollegen Bundi wie jener, die diesen Minderheitsantrag unterzeichnet haben –, nun zumindest auf dem Gebiet der Schwerverkehrsbelastung etwas erreichen zu können. Es ist nur die Frage des Masses. Aber nachdem nun Rückkommen beschlossen worden ist und nachdem auch in der Abstimmung, die wir soeben durchgeführt haben, die Kommissionsmehrheit doch mit beträchtlichem Mehr dieser Minilösung zugestimmt hat, ist es mir gleichwohl unverständlich, weshalb man jetzt den Verfassungstext streichen will. Dieser Verfassungstext kann stehen bleiben, auch wenn wir die Minilösung der Kommissionsmehrheit beschlossen haben. Er bildet ein verkehrspolitisches Fundament, das nachher auch konkrete weitere Massnahmen zulässt. Und deshalb möchte ich Ihnen beantragen, den Streichungsantrag des Kollegen Zbinden abzulehnen und dem Artikel 36quater, so wie ich ihn in meinem Eventualantrag formuliert habe, zuzustimmen.

Le président: Nous entendrons maintenant les rapporteurs de la commission pour une explication du vote. Ensuite nous voterons.

Nebiker, Berichterstatter: Wiederum eine Klarstellung. Wir haben Rückkommen beschlossen und stimmen nun über den Verfassungsartikel Artikel 36quater ab. Vor uns liegen jetzt folgende Anträge: Die Fassung des Bundesrates, wie sie auf der Fahne steht, mit einer kleinen Modifikation durch Herrn Bundi, der «in der Regel» einfügen will. Ich spreche hier trotzdem von der Variante Bundesrat und nicht Bundi. Gestern hat das die erste Konfusion ausgelöst. Diesem Verfassungsartikel wird dann die Übergangsbestimmung gemäss unserem Beschluss angehängt.

Die zweite Diskussionsgrundlage ist der Verfassungsartikel 36quater mit der Ergänzung Bonnard, und hier bitte ich Sie genau zu schauen, was diese Ergänzung beinhaltet. Ich habe veranlasst, dass Sie diese Fassung noch erhalten, aber leider ist das zeitlich wahrscheinlich nicht mehr möglich gewesen. Ich muss Sie deshalb darauf aufmerksam machen, was der Verfassungsartikel in der Variante Bonnard bedeutet. Er ergänzt den bundesrätlichen Verfassungsartikel mit den Worten «... der Ertrag diese Abgaben wird zwischen Bund und Kantonen aufgeteilt im Verhältnis ihrer Ausgaben für den Schwerverkehr, die nicht anders gedeckt sind.» Also Schlüsselung des Ertrages nach den Ausgaben des Schwerverkehrs pro Kanton.

Absatz 2: «Als Gegenleistung für die Einnahme aus der

Abgabe übernehmen die Kantone vom Bund Aufgaben oder Lasten in anderen Bereichen.» Also «Aufgabenteilung».

Absatz 3: «Ein Gesetz regelt die Einzelheiten der Erhebung und der Verteilung der Abgabe; es bestimmt, welche Aufgaben oder Lasten die Kantone neu übernehmen; das Gesetz wird erlassen nach Anhören der Kantone.» Dazu kommt noch die Ergänzung gemäss Antrag von Herrn Petitpierre (Abs. 4). Das ist die Version Verfassungsartikel Bonnard. Den beiden Verfassungsartikeln steht dann schliesslich der Antrag der Kommissionsmehrheit gegenüber, der von Herrn Zbinden aufgenommen wurde: «Streichen» des Verfassungsartikels und vorläufig nur die direkt anwendbare Übergangsbestimmung, so wie Sie beschlossen haben, in der milderen Form. Das Abstimmungsverfahren wird wie folgt vorgehen: Zuerst wird die Fassung Bundesrat der Fassung Bonnard gegenübergestellt. Was obsiegt, wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit, Streichen des Verfassungsartikels, gegenübergestellt.

M. Houmard, rapporteur: Nous délibérons à nouveau sur l'article 36quater. Il y a deux solutions. La première solution est celle prévue par le message: «la Confédération perçoit une redevance sur le trafic des poids lourds». On a simplement ajouté: son montant se détermine «en général». La proposition Bundi est donc acceptée dans le texte prévu par le message.

La deuxième solution, au sujet de laquelle nous devons nous déterminer, est la proposition de M. Bonnard qui ajoute: «elle est répartie entre la Confédération et les cantons au prorata de leurs dépenses imputables au trafic lourd et non couvertes d'une autre manière». Un 2^e alinéa prévoit: «en compensation des recettes que la redevance leur procure, les cantons reprennent des tâches ou des charges de la Confédération dans d'autres domaines». Un 3^e alinéa stipule: «une loi règle les détails de la perception et de la répartition de la redevance; elle définit les tâches ou charges que les cantons reprennent; elle est établie après consultation des cantons». Il s'agit donc de la question des répartitions.

Il faut encore ajouter ce qui a été accepté, soit l'alinéa 4 découlant de la proposition Petitpierre: «La loi règle la taxation sur les véhicules immatriculés à l'étranger de façon à ne pas les privilégier au détriment des véhicules suisses.» Tout d'abord, on opposera la proposition du Conseil fédéral-Bundi, mais qui s'appelle maintenant proposition du Conseil fédéral, à la proposition Bonnard, beaucoup plus complète. Ensuite, une fois ce problème réglé, on opposera le résultat obtenu à la proposition de M. Zbinden, c'est-à-dire à la proposition de la majorité de biffer cet article.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat zieht auch nach der einlässlichen Diskussion von gestern seine Fassung für einen Artikel 36quater (mit der Ergänzung, die Sie beschlossen haben) vor. Ich möchte Sie deshalb auch heute bitten, dem Antrag des Bundesrates gemäss Botschaft und Fahne zuzustimmen. Ich wiederhole die Begründung nicht. Sie haben sie gestern gehört. Die Fassung des Bundesrates ist klar. Sie enthält die erforderlichen Jalons für die Ausführungsgesetzgebung und nicht mehr, lässt also für die Ausgestaltung dem Gesetzgeber in jeder Beziehung den notwendigen Spielraum. Ich unterstütze somit den Antrag von Nationalrat Werner Meier auf Zustimmung zum Bundesrat.

Aber auch die gestern beschlossene Fassung Ihres Rates mit den Ergänzungen nach den Anträgen Bonnard und Petitpierre stellt einen gangbaren Weg in den Ständerat dar. Wenn Sie diese Verfassungsfrage (Art. 36quater) im Ständerat nochmals zur Diskussion bringen wollen, müssen Sie einen Antrag hineinbringen. Der Ständerat hat nämlich vor einem Jahr beschlossen, den Artikel 36quater an den Bundesrat zurückzuweisen mit der Auflage, diese Frage erst mit der GVK wieder vorzulegen. Wenn Sie jetzt nur eine Übergangsbestimmung (Art. 16, oder allenfalls auch Art. 17) beschliessen, dann wird der Ständerat nur zu diesen Artikeln Stellung nehmen, weil zum Artikel 36quater BV gar

keine Differenz mehr vorliegt. Mit einem solchen Beschluss würden Sie also den Artikel 36quater automatisch ausschalten.

Ich wiederhole: Wenn Sie nicht auf Ihre gestrige inhaltliche Beschlussfassung zurückkommen wollen – der Bundesrat hält daran fest –, dann bitte ich Sie, es in bezug auf den Artikel 36quater BV beim gestrigen Beschluss bewenden zu lassen. Ich habe volles Vertrauen in Ihren Rat, gleich wie in den Ständerat. Der Ständerat wird dann den Artikel 36quater gesamthaft prüfen und die angezeigten Bereinigungen und Ausformungen zweifellos vornehmen, worauf es zu einem Differenzbereinigungsverfahren über diesen Artikel kommen wird.

Der Bundesrat ist damit einverstanden, dass der Artikel 36quater BV von einem Artikel 16 als Übergangsbestimmung, wie Sie das beschlossen haben, begleitet wird. Das kommt sich gegenseitig nicht in die Quere und ist auch nicht mit der GVK unvereinbar. Das kann so beschlossen und dem Ständerat zugeleitet werden. Ich bitte Sie, in diesem Sinne zu beschliessen.

Le président: Dans un vote éventuel, nous opposerons la proposition qui a été acceptée hier, c'est-à-dire la proposition Bonnard-Petitpierre, à la version du Conseil fédéral amendée par la proposition Bundi, qui est la proposition actuelle de M. Meier Werner. Ensuite nous opposerons ce résultat à la proposition de la commission, qui est celle de M. Zbinden demandant de biffer cet article.

Abstimmung – Vote

Éventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Bonnard/Petitpierre	35 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	118 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag des Bundesrates	68 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit (streichen)	97 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Flubacher, Houmard, Rätz, Risi-Schwyz, Vetsch, Wellauer)
Dieser Beschluss sowie der Beschluss vom über Nationalstrassenabgaben unterstehen als ein einziger Gegenstand der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Ch. II

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Flubacher, Houmard, Rätz, Risi-Schwyz, Vetsch, Wellauer)
Le présent arrêté ainsi que l'arrêté du relatif à une redevance pour l'utilisation des routes nationales, sont soumis en bloc au vote du peuple et des cantons.

Flubacher, Sprecher der Minderheit: Im Einverständnis mit dem Ratspräsidenten möchte ich mit einigen Bemerkungen auf die gestrige Gardinenpredigt von Bundesrat Schlumpf eingehen. Eigentlich sollte ich zufrieden sein. Es hat sich noch nie ein Bundesrat so ausgiebig mit einem Kurzvotum von mir befasst. Ich habe ja hier nur das gesagt, was hinter vorgehaltener Hand andere schon längst vor mir getan haben. Wenn der Bundesrat sich meine Vorwürfe überlegt und nicht überempfindlich auf zugegebenermassen harte Feststellungen reagiert, ist der Zweck erreicht. Die Führungsschwäche konnte von Bundesrat Schlumpf nicht widerlegt werden, ich habe ja auch nicht ihn allein gemeint. Meine Vorhaltungen sind aus tiefster Sorge um unser Land

und dessen Zukunft entstanden. Ich nehme kein Wort zurück, hoffe aber, dass wir trotzdem wieder gut miteinander auskommen werden. Nach Geschäftsverkehrsgesetz – Herr Bundesrat Schlumpf hat das angesprochen – sollte mindestens sinngemäss feststehen, dass Stellungnahmen des Bundesrates, die meilenweit vom Standpunkt der vorberatenden Kommission entfernt sind, so rechtzeitig veröffentlicht werden, dass die Kommission dazu Stellung nehmen kann, damit wir nicht aus der Zeitung entnehmen müssen, der Bundesrat habe einige Tage vor der Behandlung des Geschäftes im Rat Stellung bezogen. Weil dies passiert ist, habe ich von Rückenschüssen gesprochen. Als Parlamentarier nehme ich für mich in Anspruch, das zu sagen, was ich denke, und nicht das, was der Bundesrat gerne hört. Herr Bundesrat, glauben Sie mir, es ist manchmal so schwer und so hart, hart sein zu müssen, aber ich hoffe, wir werden einmal bei einem Glas Wein über diese Probleme etwas freundlicher miteinander diskutieren können. Ich danke Ihnen.

Damit komme ich zum Minderheitsantrag. Es ist auch schwer, diese Minderheit hier noch zu vertreten. Eigentlich hätte man über das Problem «getrennte oder gesamthafte Abstimmung» vorgängig entscheiden müssen. Die Minderheit beantragt Ihnen, Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette in einem Verfassungsartikel zu verankern. Wir stellen fest, dass nach Ansicht auch von Verwaltungsjuristen die Einheit der Materie gewahrt ist, was nicht von allen in Kraft stehenden Verfassungszusätzen behauptet werden kann. Die Mehrheit der Kommission möchte zwei Verfassungsartikel. Sie befürchtet wohl, dass sich die Zahl der Gegner kumulieren würde und damit auch die mildere Schwerverkehrsabgabe nach Vorschlag der vorberatenden Kommission keine Chance auf Annahme habe.

Wir sind anderer Meinung und glauben, dass eine Lastensymmetrie die einzige Möglichkeit bietet, dem Bund die notwendigen Mittel zuzuführen. Wer 3000 Franken pro Fahrzeug verlangt, soll selbst bereit sein, für seinen Personwagen 30 Franken zu bezahlen. Ein einziger Verfassungsartikel hat mehr Chance auf eine Annahme, weil wir doch damit rechnen können, dass dann die ASTAG auf eine Bekämpfung der Vorlage verzichtet und damit die Auseinandersetzung um die volkswirtschaftliche Belastung dieser Steuer auf ein Minimum reduziert wird. Ich möchte immerhin feststellen: Es wird immer argumentiert, der Personwagen bezahle ja seine Strassenlasten. Ich möchte nicht so weit gehen wie gewisse Umweltschützer, die sagen: da seien noch die Spalkkosten, die Transportkosten für die Verletzten, die Arztkosten, die ganze Pannerei usw. einzurechnen. Aber ich möchte immerhin feststellen, dass in der Strassenrechnung keinerlei Kosten für die Bekämpfung der Luftverschmutzung inbegriffen sind, auch keinerlei Kostenanteile für die Kläranlagen, die durch die Abwässer der Nationalstrassen sehr stark belastet werden, auch keinerlei Kosten für die Reinigung von Flüssen und Seen. Wenn man diese Komponenten in eine Rechnung einbeziehen würde, so müsste man sagen, dass auch bei der Nationalstrasse eine wesentliche Unterdeckung besteht.

Wenn Sie zwei Abstimmungen vornehmen, darf man die Gefahr der Solidarisierung der Steuerzahler nicht ausser acht lassen. Die Vergewaltigung von Minderheiten wird vom Volk immer kritisch beurteilt. Im privaten Transportgewerbe sind Tausende von kleinen Unternehmern, tätig, die hart um ihre Existenz ringen. Der Gesamtpersonalbestand des schweizerischen privaten Transportgewerbes beträgt etwa 200 000 Personen. Wir dürfen auch dies nicht übersehen, wenn wir von der Abstimmung sprechen.

Die Minderheit der Kommission wird sich, sofern zwei Verfassungsartikel beschlossen werden, voll für die Schwerverkehrssteuer einsetzen. Ich persönlich möchte Sie auch bitten, zuzustimmen, zwei Abstimmungen vorzunehmen und damit die Möglichkeit der Einführung einer vernünftigen Schwerverkehrssteuer zu erhöhen.

Nebiker, Berichterstatter: Wir sind wieder im Begriff, eine kleine Konfusion zu machen. Wir sprechen nämlich jetzt

plötzlich von Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette. Dieser Antrag der Kommissionsminderheit (Flubacher) will die beiden Vorlagen, Schwerverkehrsabgabe und Vignette, miteinander verknüpfen. Darüber kann man diskutieren, aber eigentlich nicht jetzt; wir haben ja über die Vignette noch gar nicht verhandelt. Der Antrag der Minderheit würde also obsolet, wenn wir die Vignette ablehnen. Ich schlage Ihnen deshalb vor, dass wir jetzt nicht diskutieren. Wenn die Vignette angenommen wird, werden wir dann entscheiden, ob wir die beiden Vorlagen vereinen. Wenn wir die Vignette ablehnen, dann müssen wir gar nicht mehr auf dem Antrag der Kommissionsminderheit zurückkommen. Das ist auch sinnvoll wegen der Ökonomie der Kräfte. Wir werden jetzt die Gesamtabstimmung über die Schwerverkehrsabgabe, wie wir sie jetzt bereinigt haben, durchführen. Dann beraten wir die Autobahnvignette, und dann sehen wir, ob wir das kombinieren können oder nicht.

M. Houmard, rapporteur: Au chiffre 11, une minorité avait prévu de soumettre en bloc les deux objets en question, c'est-à-dire les redevances sur le trafic des poids lourds et les vignettes autoroutières. Etant donné que nous n'avons pas encore traité le problème des vignettes autoroutières, il nous semble que nous ne devons pas voter maintenant sur cette proposition de minorité mais bien attendre que le vote sur les vignettes autoroutières ait eu lieu.

Notre proposition serait de voter maintenant sur l'ensemble du projet sur le trafic routier, tel que mis à jour, sans tenir compte de cet aspect particulier – au chiffre 11 – d'un vote en bloc sur ces deux objets, puisque l'un d'eux n'a pas encore été traité. Nous reviendrions alors plus tard à cette proposition de minorité.

Le président: Le Conseil fédéral renonce à prendre la parole sur les problèmes de procédure. Nous passons au vote. Nous allons donc voter maintenant sur l'ensemble, à l'exception de la proposition de minorité Flubacher sur laquelle nous nous prononcerons après avoir traité le problème de la vignette.

(Der Antrag der Minderheit Flubacher zu Ziff. 11 wird nach dem Entscheid über die Vignette behandelt.)

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	106 Stimmen
Dagegen	12 Stimmen

Le président: Nous traiterons également le postulat de la commission ultérieurement.

(Das Postulat der Kommission wird später behandelt.)

76.221

Parlamentarische Initiative.

Autobahngebühren (Schatz-St. Gallen)

Initiative parlementaire.

Péages sur les autoroutes (Schatz-Saint-Gall)

Anträge siehe Seite 1202 hiervor – Propositions voir page 1202 ci-devant

Nebiker, Berichterstatter: Ich habe alles gesagt, was zur Autobahnvignette zu sagen ist. Ich möchte nur noch auf das Verfahren hinweisen.

Wir haben hier einen Ordnungsantrag Riesen-Freiburg (Aufschieben des Entscheides), wir haben einen Antrag Carobbio (Rückweisung an die Kommission, bis die Frage der bevorstehenden Anträge des Bundesrates zur Verwendung des Treibstoffzollzuschlages erneut geprüft wird), und wir haben einen Nichteintretensantrag Bonnard. Eigentlich sollten jetzt zuerst diese Antragsteller sprechen.

M. Houmard, rapporteur: Nous avons déjà suffisamment discuté sur le principe même des vignettes autoroutières lors du débat d'entrée en matière. Nous avons maintenant une proposition de M. Riesen qui demande de suspendre la

décision jusqu'à connaissance du message du Conseil fédéral sur l'affectation des droits et de la surtaxe sur les carburants. Il y a d'autre part une proposition de M. Bonnard de ne pas entrer en matière. Il faudrait donc entendre d'abord ces porte-parole afin d'être en mesure de discuter ensuite du sujet.

M. Riesen-Fribourg: Il n'est pas certain, tout d'abord, que la proposition que je développe maintenant soit une motion d'ordre. Si on la compare à la proposition de M. Carobbio, on constate qu'elles sont analogues et que, si elles étaient acceptées, soit l'une, soit l'autre, le résultat serait le même. D'une part, on me fait l'honneur de m'attribuer une motion d'ordre et on laisse, d'autre part, à M. Carobbio le plaisir de développer une simple proposition.

Dès lors, on ne devrait pas liquider maintenant ma proposition, en tant que motion d'ordre, mais attendre plutôt la fin du débat pour se prononcer. J'avais l'intention de vous proposer, au moment opportun, de suspendre la prise de notre décision jusqu'à l'instant où nous connaissons les propositions du Conseil fédéral à propos de la surtaxe douanière qui frappe tous les automobilistes, y compris les camionneurs. Cette surtaxe douanière de 30 centimes, prélevée pour la construction de routes nationales, et l'introduction d'une vignette autoroutière sont deux aspects d'un même problème, que nous le voulions ou non. Introduire maintenant une vignette, sans savoir ce qu'il adviendra de la surtaxe, ne serait rien d'autre qu'un geste aveugle, impulsif et inconséquent. Nos éminents rapporteurs ont justifié la vignette en se référant au déficit du compte routier. Cette argumentation, si massive soit-elle, ne couvre pas la réalité des faits, car elle ne tient pas compte de la comptabilisation par catégorie qui n'apporte pas la preuve que les véhicules légers ne couvrent pas, jusqu'à présent du moins, les frais qu'ils engendrent. Ensuite, cette argumentation oublie qu'une vignette autoroutière frapperait unilatéralement les usagers des routes nationales et que le financement de ces dernières est, en très grande partie, déjà couvert et absolument assuré pour le reste.

Il est, par conséquent, abusif d'invoquer un déficit, incertain du reste, du compte routier global qui comprend toutes les routes, jusqu'à celles des communes, pour justifier l'introduction d'une vignette qui concernerait uniquement la circulation sur les routes nationales.

Ensuite, une telle vignette créerait une discrimination inacceptable entre les usagers des autoroutes eux-mêmes. Je cite, à titre d'exemple, un automobiliste de Porrentruy qui ne quitte jamais son Jura, sauf peut-être une fois par année pour aller rendre visite à sa belle-mère qui habite Zurich, mais qui, sans cela, roule toujours dans le Jura. Cet automobiliste-là devrait alors payer, pour un parcours annuel sur l'autoroute de 200 kilomètres, une redevance de 30 francs. Si je compare cet exemple au mien propre qui ai le privilège d'habiter à moins d'un kilomètre d'une jonction du réseau des routes nationales, que j'emprunte journallement et où je totalise 10 000 à 15 000 kilomètres par an, la redevance de 30 francs serait, dans mon cas, fort avantageuse si ce n'est scandaleusement bon marché par rapport à cet automobiliste de Porrentruy.

Vous admettez avec moi que, dans ces conditions, l'introduction immédiate de la vignette ne peut pas être objectivement justifiée, à quoi viennent s'ajouter nos incertitudes quant aux intentions du Conseil fédéral à propos de l'affectation des droits sur les carburants. On peut imaginer ici l'hypothèse du maintien de la surtaxe de 30 centimes, maintien qui serait assorti d'un élargissement de l'affectation à d'autres tâches routières que la limitation aux routes nationales. Dans ce cas, l'instauration d'une vignette se présenterait sous un angle différent, susceptible de changer nos motivations négatives en motivations positives. Mais on pourrait aussi imaginer l'instauration de la vignette autoroutière, qui serait assortie d'une réduction de 3 ou de 4 centimes de la surtaxe. Dans ce cas, l'automobiliste retrouverait le prix de la vignette en payant son carburant moins cher. Et dans ce cas toujours, nous pourrions imposer la

vignette aux véhicules étrangers en transit, en épargnant simultanément les automobilistes suisses qui ont déjà versé leur contribution financière aux routes nationales. Cette solution aurait le mérite d'être conforme aux dispositions du droit international.

Enfin, un dernier argument que j'évoquerai en faveur de la suspension de notre prise de décision. Introduire maintenant une vignette autoroutière équivaldrait à une double imposition des automobilistes. Ceux-ci ont déjà payé leurs routes nationales. Leur demander encore 30 francs pour qu'ils aient le droit d'utiliser ce qu'ils ont déjà payé ne serait rien d'autre qu'un acte de double imposition. Dans d'autres circonstances, nous trouvons ici de nombreux et farouches opposants à toute double imposition. Nous concluons des accords de double imposition à tour de bras, avec tous les pays du monde, et nous voudrions en même temps consentir ou admettre une double imposition des automobilistes suisses. Il y a là une certaine contradiction qui est difficilement explicable. On ne peut pas expliquer pourquoi, à l'égard d'un principe qui semble nous être cher, nous appliquerions soudainement deux poids deux mesures.

En résumé, je vous propose tout d'abord de débattre maintenant sur l'éventuelle introduction de la vignette, afin de permettre au Conseil fédéral de mieux connaître nos différentes positions; ensuite, de ne pas prendre de décision après ce dernier débat, d'attendre, pour le faire, de connaître les propositions du Conseil fédéral quant aux nouvelles affectations des droits douaniers sur les carburants.

Dans le sens de ces considérations, je prie M. le président de renvoyer le vote sur ma motion d'ordre, qui est en fait une proposition analogue à d'autres, comme je l'ai dit d'entrée, et de renvoyer ce vote à la fin de nos discussions sur la vignette, car voter maintenant, à la suite de ma proposition, n'est pas possible. Il faut d'abord donner aux membres de notre conseil l'occasion d'entendre tous les arguments avant de leur demander de trancher.

M. Bonnard: Le groupe libéral vous propose de ne pas entrer en matière et surtout de rejeter, sur le fond, l'arrêté qui nous est proposé par la commission.

M. Auer s'exprimera tout à l'heure, au nom du groupe radical, d'une façon détaillée. Vous permettrez au groupe libéral d'être très bref sur ce point.

Dans son avis du 12 septembre, celui que vous avez reçu vendredi dernier, le Conseil fédéral nous propose de rejeter le projet d'arrêté préparé par la commission. Il s'en explique de façon tout à fait détaillée. Nous considérons que les motifs, contenus dans le rapport du Conseil fédéral du 21 septembre, sont convaincants et nous n'allons pas les répéter ici. Nous rappellerons seulement les deux arguments essentiels aux yeux du Conseil fédéral et à nos yeux aussi. Le premier de ces arguments, vous le trouvez à la page 6 du rapport qui nous a été remis, vient d'être repris tout à l'heure par M. Riesen, je le rappelle sommairement. Les voitures de tourisme et de livraison d'un poids allant jusqu'à 3,5 tonnes présentent un degré d'équilibre dans le compte routier. Cela montre que le déficit de ce compte n'est pas causé par les véhicules automobiles légers. Si nous demandons un impôt supplémentaire aux utilisateurs de véhicules légers, nous les frapperions deux fois.

Le deuxième argument est d'ordre pratique. Il est expliqué aux pages 8 et 9 du rapport. Je vous renvoie à celui-ci. J'ajouterai simplement quelques mots: lorsque je revêtais la charge de chef d'un département de police, je me suis occupé pratiquement – d'ailleurs aussi avec M. Riesen – des conséquences que pourrait avoir l'introduction d'une vignette sur la circulation automobile. Nous avons dû conclure, sur la base de recherches faites par l'intermédiaire de nos différents corps de police, que ces difficultés, exposées aujourd'hui par le Conseil fédéral, seraient parfaitement réelles.

Toutes ces raisons nous conduisent à vous proposer de rejeter le projet d'arrêté présenté par la commission.

M. Carobbio: Lors de mon intervention d'entrée en matière, hier, j'ai développé les raisons principales qui m'ont incité à déposer une proposition de renvoi à la commission de l'objet en discussion, en lui demandant d'étudier tout le problème conjointement avec les futures propositions du Conseil fédéral concernant l'affectation des droits et de la surtaxe sur les carburants. Cela me permet de me limiter à ne faire, ici, que quelques autres brèves remarques.

Permettez-moi tout d'abord une précision d'ordre formel en ce qui concerne ma proposition: dans le texte qui vous a été distribué, on ne parle, à propos des propositions futures du Conseil fédéral, que de l'affectation de la seule surtaxe sur les carburants. Or il est notoire, M. Schlumpf, conseiller fédéral, l'a rappelé dans son exposé d'hier, que le message du Conseil fédéral annoncé concernera tous les droits et taxes sur les carburants, droits de douane et surtaxes. Il est donc évident, et c'était le sens de mon intervention lors du débat d'entrée en matière, que le réexamen du problème posé par la vignette doit avoir lieu conjointement avec toutes les propositions du Conseil fédéral. Ma proposition doit être lue et corrigée dans ce sens; autrement dit, il faut réétudier l'ensemble du problème, avec les propositions futures du Conseil fédéral concernant l'affectation des droits et de la surtaxe sur les carburants.

Cela dit, je tiens à motiver brièvement ma proposition. Dans le débat d'entrée en matière, j'ai dit qu'il ne paraissait pas logique que l'on décide de l'introduction de la vignette avant d'avoir examiné la question de l'utilisation future des recettes sur l'essence et pris une décision à ce sujet. L'examen de ce problème est important pour pouvoir apprécier si ce nouvel impôt qu'est la vignette autoroutière – à laquelle, je le répète, je ne suis en principe pas opposé – est ou n'est pas une mesure fiscale prioritaire par rapport à d'autres mesures déjà en discussion.

Le débat général d'entrée en matière et les interventions précédentes, en particulier celle de M. Riesen, ont largement confirmé le bien-fondé de ces préoccupations. Plusieurs intervenants ont souligné le lien étroit existant entre les deux mesures. Le Conseil fédéral lui-même l'a confirmé. M. Schlumpf est même allé plus loin en nous disant que le Conseil fédéral, qui entend ouvrir une procédure de consultation à propos de l'affectation des droits sur les carburants et présenter un message au printemps prochain, ne s'est pas encore déterminé d'une façon définitive sur les choix à faire en ce qui concerne cette affectation. Il est d'autant plus justifié, dans ces conditions, de renvoyer la décision, donc de ne pas suivre notre commission et sa volonté de raccourcir les délais. Comme d'autres l'ont déjà dit, si l'on suit notre commission, on risque, lors de la votation populaire, de cumuler les oppositions et de mettre en péril aussi l'imposition des poids lourds, seule mesure prioritaire et même justifiée en ce moment.

Ma proposition, comme l'a relevé M. Riesen, vise le même objectif que la sienne: ne pas s'opposer par principe à l'examen de l'introduction de la vignette, mais suspendre toute décision à ce propos jusqu'au moment où l'on pourra discuter le problème dans son ensemble. Je vous invite, en conclusion, à voter en faveur de ma proposition. Quant à nous, nous voterons contre la proposition de non-entrée en matière présentée par M. Bonnard.

Auer: Die Mehrheit der freisinnigen Fraktion empfiehlt Ihnen, die Vignette abzulehnen. Die Diskussion in unserer Fraktion war ungefähr von gleicher «Klarheit» wie jene hier im Saal über die Schwerverkehrssteuer. Es ist also nicht einfach, die dort zum Ausdruck gebrachte Logik zusammenzufassen, und mein Votum ist deshalb etwas persönlich geprägt. Es gibt ohne Zweifel zwei Gründe für die Autobahnvignette. Erstens: sie lässt Herrn Ritschards leere Kassen klingeln, und zweitens: sie scheint populär; zumindest müsste man das Volk einmal entscheiden lassen. Aber es gibt unseres Erachtens mehr Gründe dagegen. Deshalb die Ablehnung.

1. Die Vignette ist keine Verkehrsgebühr, sondern eine reine inländische Fiskalabgabe. Sie kann deshalb auch nicht schon im Ausland erhoben werden; jedenfalls kann das Ausland eine Erhebung ablehnen.
2. Wir würden zum einzigen Land in Europa, das an der Grenze eine allgemeine Autobahnabgabe erhöhe. Ausländische Gegenmassnahmen wäre nicht auszuschliessen.
3. Vor allem ist sie eine sehr unrationelle Steuer, weil auch für Inländer ein zusätzlicher Verwaltungsapparat geschaffen werden müsste und weil der Einzug zumindest ein Fünftel bis ein Viertel des Ertrags kosten würde. (Du kannst dann nachher widersprechen!)
4. Sie ist alles andere als eine präsentable Visitenkarte für das Touristenland Schweiz. Nicht nur wegen der 30 Franken und der administrativen Umtriebe, sondern vor allem wegen des umständlichen Prozederes an der Grenze. Stellen Sie sich einmal einen Juli- oder Augusttag bei einem Grenzübergang in Basel vor, wo Zehntausende von Autos im Tag eintreffen! Der Zöllner sagt nun nicht nur: «Haben Sie etwas zu verzollen?», sondern er fragt noch: «Haben Sie schon eine Vignette?», «Wünschen Sie eine Vignette?», und der Ausländer fragt dann: «Was ist das?» Dann muss der Zöllner den Kollegen holen, denn der Tourist spricht schwedisch, und das versteht er nicht. Der Tourist sagt dann: «Nein, die brauch ich nicht, ich fahre nach Delémont.» – «Ah, nach Delémont, da haben wir keine Autobahn. Ja, dann brauchen Sie die Vignette nicht.» – «Aber ich bin ja schon auf der Autobahn.» – «Ja bitte, dann müssen Sie nach 400 Metern von der Autobahn abzweigen, sonst bekommen Sie eine Busse; dann müssen Sie eventuell doch eine Vignette kaufen.» Stellen Sie sich diese Gespräche in diesen Kolonnen an der Grenze einmal vor! Weshalb, warum wir Eidgenossen diese Vignette haben, was das kostet, wo man das beziehen kann? Zuerst muss man das Strassennetz erklären, und wenn der Ausländer sagt, er fahre nach Zürich, da kann er zwei Möglichkeiten wählen. «Aber passen Sie auf, dass Sie dann doch nicht auf die Autobahn kommen» usw. Wo soll er die Vignette kaufen, wenn er sie kaufen will? Dann muss er parkieren, das ist gar nicht so einfach, er muss aus dem Auto aussteigen, wenn er einen Parkplatz gefunden hat. Dann muss er noch eine fremde Währung wechseln, damit er diese Vignette kaufen kann; dann muss man ihm noch erklären, dass er die Vignette nicht in die Brieftasche stecken soll, sondern gut sichtbar auf das Auto aufkleben. Falls das Schmuckstück nicht derart geschaffen ist, dass es nur einmal aufgeklebt werden kann – der entsprechende Leim ist noch nicht erfunden! –, kann sie ausgetauscht werden; die Steuer wird also missbraucht, sie kann umgangen werden. Denn es gibt keinen Leim, den Sie nicht abkriegen, es sei denn Araldit von Ciba-Geigy, das ich Ihnen bei dieser Gelegenheit empfehlen möchte – aber wenn Sie das benötigen, dann kommt die Scheibe ebenfalls mit, wenn Sie ihn entfernen wollen! Stellen Sie sich nun einmal den Rückstau an der Grenze vor, die kilometerlangen Schlangen! Falls Sie nun Automaten aufstellen wollen – eine geniale Idee der Kommission –: für welche Währungen müssen dann diese Automaten eingestellt werden? Was soll mit all diesen Millionen Investition geschehen, wenn die vorgeschlagene Übergangszeit vorbei ist? Wohin dann mit dem zusätzlichen Personal und dem ganzen helvetischen Vignettenverkaufsapparat?
5. Diese ganzen unerfreulichen Erscheinungen könnte man sich ersparen und die Steuer billiger haben. Die 30 Franken entsprechen bei einem schweizerischen Durchschnittsautomobilisten 2,5 Prozent der übrigen Motorfahrzeugsteuern. Mit wenigen Rappen Treibstoffzollzuschlag hätten Sie netto einen höheren Ertrag als mit einer solchen willkürlichen Zusatzsteuer, und das ohne den ganzen unproduktiven Verwaltungsapparat!
6. An die Sozialdemokraten gerichtet: Die Steuer ist auch nicht besonders sozial. Der Bentley-Fahrer, der regelmässig die Autobahn benützt, zahlt gleichviel wie der VW-Fah-

rer, der einmal im Jahr die von Herrn Riesen erwähnte Schwiegermutter in Chur besucht und dafür zusätzlich noch mit 30 Franken bestraft wird. (*Heiterkeit*)

Der Widerspruch zur Gesamtverkehrskonzeption, all die Schwierigkeiten mit der Kontrolle, und schliesslich das, was der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 2. Oktober alles sagt – Herr Nebiker, man kann sagen, dieser Bericht sei falsch, aber jedenfalls ist er deutlich, und das ist ja in Berichten vom Bundesrat nicht gerade alltäglich –, all das spricht doch dagegen!

Nun wird vor allem argumentiert, unser Volk sei dafür, und in der Tat, eine Steuer, die vor allem andere zahlen, in diesem Fall «die chaibe Usländer», ist immer etwas Schönes. Und alle Eidgenossen, die auf italienischen oder französischen Autobahnen zur Kasse gebeten worden sind, wollen das denen gerne heimzahlen. In einer Leserschrift in der «Weltwoche» heisst es, ich zitiere: «Wir Schweizer sind ein komisches Volk, wir vergessen, dass die Rechnung dank der gütigen Mithilfe der Ausländer doch günstig ausfallen würde», und Peter Amstutz kommentiert in der «Basler Zeitung»: «Eine schelmische Logik wird sichtbar, eine eidgenössische Langfinger-Politik.» Der «Blick» meldete zwar kürzlich, 60 Prozent der Schweizer seien für die Vignette, aber derselbe «Blick», dieses Spiegelbild der Volksseele, berichtete aufgrund einer anderen Meinungsumfrage acht Monate früher, nur 19 Prozent seien dieser Auffassung. Die Seele des Volkes ist eben wandelbar! Und wie verhält es sich bei der Abstimmung? Gibt es dann noch eine Mehrheit, wenn einmal die Propaganda des TCS, des ACS und der Fremdenverkehrsindustrie eingesetzt hat, von ganz unterschiedenen Gegnern dieser Vignette? Einer Fiskaleinnahme zuzustimmen, die derartige Mängel aufweist, sollten wir nicht, auch nicht, wenn sie scheinbar populär scheint.

Kaufmann: Im Gegensatz zur freisinnigen Fraktion ist die CVP-Fraktion starkmehrheitlich für eine Vignettengebühr. Ich glaube, wir haben gestern hier in diesem Rat einen «schwarzen Mittwoch» erlebt und heute Donnerstag wieder etwas Licht in den Saal gebracht. Ich hoffe, dass wir die Linie, die wir heute morgen – dank unserem Präsidenten der Kommission vorab – gefunden haben, jetzt durchziehen. Ich habe es schon einmal gesagt: Wir sind Erstrat und können deshalb den Fahrplan immer noch zeitlich koordinieren. Aber ich möchte keine Verschiebung der Entscheidung und keine Rückweisung an die Kommission. Wenn Sie der Vignette schon nicht zustimmen wollen – wie Ihnen das Herr Bonnard vorschlägt und jetzt auch Herr Auer –, dann beantrage ich Ihnen: Sagen Sie nein. Aber dieses Spiel mit dem ewigen Aufschieben, mit dem Rückweisen, führt nur zur Lächerlichkeit des Parlamentes. Man nimmt uns im Volk draussen ab, wenn wir nein sagen und dafür Gründe anführen – und es gibt Gründe dagegen –; aber man nimmt uns dieses ewige Zaudern nicht mehr ab. Die CVP ist der Meinung, dass wir die Vignette durchziehen sollten, und dafür gibt es einige triftige Gründe.

Es ist nicht richtig, wenn man sagt, der Personenwagen zahle die Strassenkosten. Das stimmt zwar noch für die Strassenrechnung 1979. Die Strassenrechnung 1981 besitzen wir nicht; aber gestützt auf Hochrechnungen weiss man, dass der Personenwagen insgesamt die Strassenkosten 1981 kaum mehr deckt. Die von der Kommission vorgeschlagene Vignette kommt frühestens auf den 1. Januar 1983; und bis dann ist es klar, dass die Personenwagen ihre Kosten nach der massgeblichen Kapital-Strassenrechnung nicht mehr bezahlen.

Es gibt ein zweites Argument: Zurzeit ist das Benzin in der Schweiz etwas billiger als im Ausland. Wir hatten aber schon Zeiten, da wir im Vergleich zum Ausland teurer waren. Die Schweiz ist rasch durchfahrbar. Mit einem vollen Tank können Sie durchaus die ganze Schweiz durchqueren. Wir sind der Meinung, dass wir durchaus wieder solche Zeiten erleben können. Und dann haben wir effektiv nichts von all diesen Ausländern, die natürlich dann im billigen Ausland tanken. Das können Sie nur mit der Vignette oder mit der Tunnelgebühr korrigieren.

Dann möchte ich hier noch einem anderen Argument, das Herr Auer vorgebracht hat, entgegentreten. Tourismus: Österreich, Italien und Frankreich haben einen sehr starken Tourismus, und diese Länder erheben weit massivere Strassengebühren, ohne dass der Tourismus deshalb gelitten hätte. Wenn in Italien zum Beispiel der Tourismus gelitten hat, so wegen des Terrorismus und den Streiks, aber nicht wegen den Gebühren. Auch der frühere Präsident des Fremdenverkehrsverbandes, Herr Kämpfen, hat sich für die Autobahngebühr eingesetzt. Und er musste doch die Belange des Fremdenverkehrs kennen.

Noch eine Klarstellung in rechtlicher Hinsicht. Man darf nicht etwa mit dem Argument fechten, dass jetzt, wenn die Vignette uns 200 oder 300 Millionen Franken pro Jahr einbringt, die Nationalstrassenrechnung noch früher abbezahlt sei und demgemäss der Benzolpreis reduziert werden müsse. Das ist nicht richtig. Die Kommission schlägt hier eine Finanzabgabe vor, die zwar der Strassenrechnung, keineswegs aber der Nationalstrassenrechnung gutgeschrieben werden darf. Die Unterbilanz der Nationalstrassenrechnung, die heute noch etwa 880 Millionen beträgt, wird durch die Vignette nicht berührt. Der Ertrag aus der Vignette ist nicht für den Nationalstrassenbau zu verwenden, sondern soll befristet für ein paar Jahre der Bundeskasse zukommen. Andernfalls müsste man auch daran erinnern, dass der Bund aus der öffentlichen Bundeskasse insgesamt etwa 1,2 Milliarden entnommen und für den Nationalstrassenbau aufgewendet hat. Wir haben erst vor etwa vier bis fünf Jahren diese allgemeinen Beiträge aus der Bundeskasse an den Nationalstrassenbau eingestellt.

Herr Auer findet die Vignette einfach unpraktisch. Ob sie praktisch oder unpraktisch ist, lässt sich erst entscheiden, wenn wir einmal an die Realisierung herangehen. Ich bin überzeugt – das hat man auch in der Kommission gesagt –, dass sich diese Vignetten durchaus von privaten Organisationen und Fremdenverkehrsverbänden im Ausland verkaufen lassen. Ich glaube, wegen diesen 30 Franken – in Frage käme ohnehin nur Deutschland; die anderen Länder haben gesamthaft die grösseren Gebühren – wird man in der Bundesrepublik kein Verbot gegen den Verkauf von Vignetten für das schweizerische Nationalstrassenetz erlassen.

Zusammengefasst: Die CVP-Fraktion beantragt Ihnen Zustimmung zur vorgeschlagenen Vignette.

Hunziker: Es sind drei Gründe, die mich veranlassen, zur Vignette nein zu sagen, aber ganz sicher heute nein zu sagen. Erstens die Prioritäten der verschiedenen verkehrspolitischen Geschäfte, die wir dem Volk werden vorlegen müssen. Mir scheint die Reihenfolge und die Gewichtung schief herausgekommen zu sein. Wir kennen die Gründe. Es braucht nicht einen Sündenbock, den wir dazu abstempeln müssen, wir sind alle an diesem Fahrplan mitbeteiligt. Die Prioritäten sind deshalb falsch, weil doch das ganz grosse Geschäft, über das wir in der Verkehrspolitik zu befinden haben, einmal die Zweckbindung als solche bei den künftigen Treibstoffzöllen und dann vor allem der Zollzuschlag ist. Bei diesem geht es um 1,2 bis 1,5 Milliarden pro Jahr. Ich möchte nun nicht für das Linsengericht von 200 Millionen Vignettenfranken diesen grossen Brocken in Gefahr bringen. Ich glaube deshalb, dass wir froh sein können, wenn wir den Stimmbürger dafür gewinnen, ja zu sagen zur Verlängerung dieser im Jahre 1982 auslaufenden zusätzlichen Belastung des Benzinzolls. Man hat dem Stimmbürger 1972 gesagt, dieser Zuschlag falle dahin, wenn die Nationalstrassen finanziert seien. Das wird gerade etwa dann der Fall sein. Wie sind wir glaubwürdig, wenn wir heute schon das Fell des noch nicht erlegten Bären verteilen, also die 1,2 Milliarden, für die wir ab 1983 keinerlei Rechtsgrundlage haben? Da braucht es sehr viel Aufklärungsarbeit.

Unterschätzen Sie nicht die Möglichkeiten und die Bedeutung der Verkehrsverbände in diesem wichtigen Geschäft. Diese Verbände sind vernünftig, man kann mit ihnen reden. Sie werden in dieser Abstimmung ein grosses Wort mitsprechen. Sie haben nämlich etwa zwei Millionen Automobi-

listen organisiert, davon etwa die Hälfte als Mitglieder. Wenn Sie nun im Hinblick auf den 29. November einerseits und auf dieses grosse Geschäft von 1,2 Milliarden andererseits heute mit der Vignette, mit der Schwerverkehrsabgabe, mit der Verteilung von Mitteln, die wir noch gar nicht haben, den Stimmbürger verunsichern, dann belasten Sie die grosse Vorlage in einem Mass, das ich ungeschickt finde.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass wir hier diskutieren, wie wenn es gar keine Gesamtverkehrskonzeption gäbe, wie wenn das gewissermassen Makulatur wäre. Die Gesamtverkehrskonzeption stellt eine ausgezeichnete, taugliche Grundlage für eine langfristige Verkehrspolitik dar. Was wir gestern machten und was wir heute tun, das ist abgesehen von der Schwerverkehrsabgabe reine Fiskalpolitik. Im Grunde genommen müsste die Vignettenvorlage Herr Ritschard und nicht Herr Schlumpf vertreten. Sie hat mit dem Verkehr überhaupt nichts zu tun. Es ist sogar sehr gefährlich, die GVK ausgerechnet mit einer solchen Gebühr zu unterlaufen.

Ich rufe Ihnen stichwortartig nur die vier Hauptziele der GVK in Erinnerung:

Es ist erstens eine konsistente Verkehrspolitik. Wir sind im Begriff, diese bereits jetzt zu verlassen. Zweitens ist es eine sachgerechte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich des Verkehrs. Also machen wir hier auch wieder etwas, bevor wir auch nur im ersten Paket darüber entschieden haben. Drittens wäre es eine sachgerechte Abgrenzung zwischen ordnungspolitischen und strukturpolitischen Anliegen in der Verkehrspolitik. Wir sind im Begriff, auch das heute schon zu vernachlässigen oder sogar zu verunmöglichen. Viertens ist es die Finanzierung. Wir wollen mit der GVK die gleiche Infrastrukturfinanzierung für Schiene und Strasse, aber auf verschiedenen Wegen. Daran denkt auch niemand mehr. Wir haben eine völlig verkehrte Reihenfolge, und wir haben schiefe Prioritäten.

Deswegen meine ich, im Interesse des Gesamten, Langfristigen, vor allem im Interesse der verkehrspolitischen Gesamtanliegen sei es richtig, die Vignette abzulehnen, oder wenn wir uns dazu nicht aufrufen können, sie mindestens so lange zu verschieben, bis wir dem Stimmbürger alles miteinander unterbreiten können. Dann hat er die Möglichkeit zu gewichten.

Meler Kaspar: Die Kollegen Felix Auer und Bruno Hunziker haben die Gelegenheit wahrgenommen, die knappe Mehrheit der freisinnigen Fraktion gegen die Vignette zu vertreten. Ich möchte hier die starke Minderheit unserer Fraktion vertreten und mich positiv zur Vignette äussern. Wir haben wiederum die ganze Palette der Möglichkeiten, einen Nichtentscheid zu treffen, nämlich Nichteintreten, Verschiebung und Rückweisung.

Diese Nichtentscheide sind etwas, das unserem Parlament gar nicht gut bekommt. Ich habe die Meinung, wir sollten uns auch in dieser Frage aufrufen zu entscheiden. Das Problem Vignette ist mehr als zehn Jahre alt. Unser ehemaliger Kollege August Albrecht, der dort oben auf der Tribüne sitzt, kann recht eigentlich als Initiator dieser Vignette bezeichnet werden. Wenn ich mich nicht täusche, hat er bereits 1973 oder 1974 einen Vorstoss für die Vignette unternommen.

Es war auch ein Freisinniger, der das Problem im Jahre 1976 mit einer persönlichen Initiative zu lösen versuchte, nämlich unser hochverehrter, leider allzu früh verstorbener Ruedi Schatz. Seine Begründung für die Vignette, die er vor fünf Jahren abgegeben hat, ist heute noch voll gültig, nämlich:

1. Die prekäre Finanzlage. Darüber müssen wir kein Wort verlieren.
2. Dass die ausländischen Automobilisten sehr oft keinen Rappen für unsere Autobahnen und für die Tunnelbenützung bezahlen. Das ist abhängig vom Benzinpreis an der Grenze.

3. Dass wir nach wie vor auch für den Nationalstrassenbau – ich bin Mitglied der früheren ausserparlamentarischen Kommission Hürlimann – bis 1990 jährlich noch 1,2 Milliarden für die Verwirklichung des Nationalstrassennetzes benötigen. Dazu kommen die ständig steigenden Kosten für Unterhalt und Renovation. Diese drei Hauptgründe für die Vignette bestehen also nach wie vor.

Nun ist leider die Zeit derart kurz, dass man sich mit der Argumentation nicht im Detail auseinandersetzen kann. Ich möchte lediglich zu zwei Punkten Stellung nehmen. Es werden immer wieder die Autoverbände zitiert, die mächtigen TCS und ACS. Der TCS Waldstätten – also Innerschweiz, Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Nidwalden, Obwalden – hat im Juni dieses Jahres eine Rundfrage bei seinen Mitgliedern durchgeführt. Es wurden Fragebogen an 41 000 Automobilisten – wohlverstanden! – versandt, und der Rückgang umfasste rund 3200 Antworten. Das ist bei solchen Rundfragen eine sehr hohe prozentuale Beteiligung. Das Ergebnis dieser Umfrage: 59 Prozent haben sich für die Vignette ausgesprochen und rund die Hälfte sogar dafür, dass dieses Geld nicht nur für den Strassenverkehr, sondern für Strasse und Schiene verwendet werde. Ich bin mir bewusst, dass solche Rundfragen verschieden beurteilt werden können. Aber sie ergeben doch ein Spiegelbild und zeigen, dass sogar die Automobilisten nicht unbedingt immer nur das vertreten, was die Mächtigen in ihren Vorständen und in ihren Gremien gegen aussen tun. Dieses Argument sollten wir hier wohl auch noch würdigen.

Ein zweiter Punkt: die vom Bundesrat erwähnten und auch von Felix Auer sehr, sehr plastisch geschilderten Schwierigkeiten beim Vollzug. Ich war diesen Sommer in Frankreich und habe gesehen, wie dort Automaten auf der Autobahn funktionieren. Man wirft ein Frankenstück oder ein Fünffrankenstück französischer Währung in einen Korb, und schon öffnet sich die Barriere, und man fährt durch. Ich glaube, wir alle haben schon genügend Erfahrungen mit den Automaten bei den Parkhäusern gesammelt; überall werden heute Automaten eingesetzt. Man müsste vielleicht, Herr Bundesrat Schlumpf, bei der Nationalbank dafür sorgen, dass «Zehnliter» oder vielleicht sogar ein Dreissigfrankenstück geprägt werden; diese Dreissigfrankenstücke könnte man in einen Automaten einwerfen und die Vignette beziehen. Etwas Phantasie beim Vollzug wäre sicher möglich. Was andere Länder können, sollten auch wir können.

Noch ein Letztes: die Kontrollmöglichkeiten. Ich bin mir durchaus klar, dass nicht jeder, der ohne diese Vignette fährt, bestraft und gebüsst werden kann. Aber auch hier haben wir ein konkretes Beispiel: betrachten Sie einmal unsere öffentlichen Verkehrsbetriebe. Sie verkaufen heute ihre Billette mit Automaten, sie haben in den Städten die Billetverkäufer abgeschafft. Selbstverständlich besteht die Möglichkeit des Missbrauchs. Aber auch bei den Vignetten könnte man diesem Missbrauch mit Sanktionen steuern, ähnlich wie das die Verkehrsbetriebe tun. Die wenigen Schwarzfahrer können wir ruhig in Kauf nehmen; der Ertrag der Vignette ist trotzdem noch sehr einträglich. Ich bitte Sie dringend, dem Volk Gelegenheit zu geben, zur Vignette Stellung zu nehmen. Es soll dann entscheiden. Wenn es nein sagt, bin ich auch nicht unglücklich darüber.

Le président: M. Bonnard nous fait savoir qu'il a modifié sa proposition en ce sens qu'il ne propose plus le refus d'entrer en matière, mais le rejet pur et simple du principe de la perception d'un péage sur les autoroutes.

M. Brélaz: Le problème de l'institution de la vignette autoroutière mérite d'être analysé sous le double angle de son prélèvement et de la politique des transports.

Je ne reviendrai pas sur les difficultés liées à l'imposition de la vignette aux touristes, celles-ci ayant été exposées en détail par le Conseil fédéral. Ce qui m'intéresse ici, ce sont les critères d'équité et de politique des transports.

Il faut tout d'abord rappeler que la vignette serait une nouvelle occasion d'encourager les gens à rentabiliser un achat. Beaucoup de titulaires, énervés par la perception de

cette taxe, voudront rentrer dans leurs frais et jouir de leurs droits acquis; les frais étant identiques pour un kilomètre ou pour 10 000 kilomètres, ils seront incités à rouler davantage, à gaspiller plus de carburant.

L'institution d'une vignette pour l'utilisation des autoroutes poserait un deuxième problème: celui de l'utilisation des autoroutes de contournement, qui ont été construites à grands frais pour la sauvegarde de l'environnement et qui permettent de soulager quelque peu le trafic au centre des villes. Il serait aberrant d'amener une partie des usagers à les fuir et à rendre ainsi encore plus insupportable la vie au centre de nos cités.

Quant au principe de l'égalité de traitement, il faut relever le fait que les citoyens payeront tous le même montant, quelle que soit l'utilisation qu'ils feront du réseau autoroutier. Pensez au sentiment de frustration qu'éprouvera un habitant de l'arrière-pays qui devra faire un long déplacement en voiture en Suisse et qui sera condamné soit à se procurer une vignette pour une seule utilisation, soit à sacrifier quelques heures de plus que les autres usagers pour accomplir le même voyage.

Je suis personnellement favorable au principe de la perception de taxes pour l'utilisation des autoroutes, à condition que cela se fasse de façon sensée et juste et qu'elles soient proportionnelles aux prestations rendues, par exemple par l'installation de péages en dehors des tronçons servant au contournement des grandes localités. Je ne peux pas, par contre, me rallier à une proposition que j'estime personnellement assez mal foutue, qui ignore les aspects techniques des transports et vise uniquement à trouver des moyens financiers.

Ma position est claire sur ce point: je pense qu'attendre ne changera rien à la situation. C'est pourquoi je suis favorable à la proposition de refus de M. Bonnard. Si celle-ci n'est pas agréée, je soutiendrai les propositions de minorité, qui constituent un mal moins grand que l'acceptation de la vignette.

Oehen: Ich habe nicht das Vergnügen, als Repräsentant einer Fraktion die Stimmung eines Teils des Parlamentes wiedergeben zu können. Ich möchte deshalb einmal versuchen, die Stimmung, wie sie im Volk draussen, beim einfachen Bürger vorhanden ist, hier kurz wiederzugeben.

Wenn der Bürger hört, dass wir bald 20 Milliarden Franken Schulden haben, dass wir wiederum ein Defizit für das kommende Jahr von 1,2 Milliarden Franken haben werden, dann empört er sich. Dann begreift er nicht mehr, wie man von Parlament und Regierung her offenbar mit viel Gleichmut diesen Weg weiterbeschreiten kann, dass man nicht alles tut, um dort, wo es möglich ist, dieses Defizit abzubauen, Mittel zu beschaffen. Der Bürger empfindet das, was heute in unserem Staat passiert, als das unverantwortliche Gehabe eines Konkursiten, der zum zweiten und zum dritten Mal Konkurs geht und dann wieder frisch-fröhlich von vorne anfängt. Wenn der Bürger dann Argumentationen hört, wie sie uns hier Herr Kollega Auer mit seiner bekannten Witzigkeit vorgebracht hat, empfindet er dies als blanken Galgenhumor. Er hat daran keine Freude, sondern er kann nur noch den Kopf schütteln.

In dieser Diskussion fallen Ausdrücke wie «Lausbubenstück», «Langfingerzunftpolitik», «Linsengericht von 200 Millionen Franken». Ja, glauben Sie, dass der Bürger derartiges einfach schluckt, dass er das noch goutieren kann? 200 Millionen Franken – das ist übrigens das Minimum, mit dem wir rechnen müssen, wahrscheinlich sind es eher 400 Millionen Franken mehr oder weniger, was pro Jahr der Staatskasse zur Verfügung gestellt werden könnte – sind für den einfachen Mann eine ungeheure, fast nicht mehr vorstellbare Summe. Darauf wollen Sie einfach so leicht verzichten, Herr Kollega Hunziker, mit der Begründung, es seien die Prioritäten falsch gesetzt! Prioritäten von etwas, von dem Sie überhaupt nicht wissen, ob es je realisiert werden kann. Denn wenn hier über die Gesamtverkehrskonzeption und über den grossen Wurf diskutiert wird, den man dann unbedingt realisieren wolle, wissen Sie alle mit-

einander, dass die Realisierung in der Luft hängt, dass in unserer Politik zwar kleine Schritte realisiert werden können, aber keine grossen Würfe! Der letzte grosse Wurf entstand vor über 130 Jahren, und seither ist es nurmehr eine Politik der kleinen Schritte!

Ich gestatte mir hier zu sagen, dass Sie leichtsinnig auf Mittel verzichten, wenn Sie die Vignette ablehnen, die wir dringend nötig haben, wenn wir unsere Aufgaben als sozialer Rechtsstaat weiterhin erfüllen wollen. Die Vignette sei ungerecht, sei Diebstahl am Ausländer: Ja, stellen wir denn nicht dem ausländischen Verkehrsteilnehmer eine beachtliche, eine sehr grosse Leistung in Form von ungeheuer teuren Strassen zur Verfügung? Ist es denn nicht angemessen, dass wir die Benützer dieser Strassen an den Kosten partizipieren lassen, die wir getragen haben und weiterhin tragen? Die angeblichen Schwierigkeiten der Erhebung dieser Vignettengebühren: Mein lieber Herr Kollega Auer, es sind nicht alle Zöllner Stadt-Basler, die offenbar nach Ihrer Interpretation nicht über genügend Witz verfügen, um eine derartige Arbeit rasch und speditiv zu erledigen. Es ist ausserdem hier erklärt worden, wie viele Möglichkeiten vorhanden sind, um das Problem administrativ zu lösen. Ich meine, wir sollten der Frage mit aller Ernsthaftigkeit gegenüber treten. Wenn wir das tun, dann können wir nicht übersehen, dass wir heute gezwungen sind, eine realisierbare – wenn Sie dem so sagen wollen – Steuer auch tatsächlich in nächster Zeit in die Wirklichkeit umzusetzen. Ich bitte Sie deshalb sehr, dieser Vignettenvorlage zuzustimmen.

M. Cevey: Notre président a bien voulu m'accorder une minute encore, bien que je me sois déjà exprimé dans le débat général; je l'en remercie. Je tiens simplement à donner mon appui à la proposition de M. Bonnard, dans sa nouvelle formule, premièrement pour éviter la double imposition ou par souci de ne pas compromettre les décisions que nous devons prendre sur les droits d'entrée et les taxes supplémentaires sur les carburants, deuxièmement pour les raisons touchant à l'environnement et au tourisme que j'ai déjà exposées.

Une précision cependant sur ce dernier point: alors que certains, dans cette salle, envisagent de gaieté de cœur l'introduction de la vignette, nos voisins italiens constatent la diminution du mouvement touristique sur leur territoire, notamment en provenance de la République fédérale d'Allemagne. Les responsables transalpins étudient actuellement: premièrement, la suppression ou la réduction des taxes sur les carburants pour les touristes; deuxièmement, la réintroduction des coupons d'essence pour ces mêmes touristes, comme on a pu le lire dans la très sérieuse NZZ du 22 juin 1981.

Dès lors, il n'y a pas d'hésitation à mes yeux: nous devons trouver des moyens plus intelligents de rétablir l'équilibre des finances fédérales que cette fameuse vignette dont on a déjà trop parlé!

Martignoni: Es gibt in unserem Lande immer wieder Fragen, die so lange in der Luft liegen, bis sie durch eine Volksabstimmung geklärt werden. Ich möchte an die Ausländerpolitik erinnern, die durch mehrere Referenden und Initiativen geklärt werden musste. Ich möchte das Stichwort Minimalsteuer in den Raum stellen: Minimalsteuer, eine Frage, die immer wieder aufgeworfen wird, weil bisher keine Volksabstimmung stattgefunden hat. Und ich möchte auch die Frage der Vignette zu diesen Themen zählen. In der Frage der Autobahnvignetten und Autobahngebühren gibt es offensichtlich quer durch alle Parteien und Automobilverbände gegensätzliche Meinungen, ich möchte sagen starre Fronten. Es scheint uns, dass diese Frage nun einmal geklärt werden müsste.

Ich habe in den letzten Jahren verschiedentlich Bundesfinanzvorlagen vor dem Volke vertreten, in kleineren und grösseren Versammlungen. Ich kann Ihnen sagen, dass die Frage der Autobahngebühren praktisch unausweichlich immer wieder zur Diskussion gestellt wurde. Wenn man vom Volke verlangte, dass es mehr Steuern zahlen sollte,

wenn man dem Volke beliebt machen wollte, eine bestimmte Steuervorlage auch ohne Mehrbelastung gutzuheissen, kam immer wieder – fast unausweichlich – die Frage: «Und dann die Autobahngebühren, was macht ihr eigentlich damit?» Es scheint uns, dass aus dieser Sicht betrachtet nun einmal ein Entscheid fällig ist. Die Umfragen, die auch hier im Ratssaal genannt worden sind, haben gezeigt, dass die Meinungen geteilt sind, und man kann in der Frage der Vignetten wirklich in guten Treuen pro und kontra sein. Aber es scheint uns, dass gerade deshalb das Purgatorium einer Volksabstimmung nicht mehr umgangen werden kann. Aus diesem Grunde stimmt die Mehrheit der SVP-Fraktion für Eintreten.

Nebiker, Berichterstatter: Die interessante Diskussion um die Vignetten ist im Gange. Sie wird zweifellos auch draussen stattfinden. Es ist relativ einfach; es geht um 30 Franken oder nicht.

Wir stellen eindeutig fest – und die Kommission macht keinen Hehl daraus –, dass die Vignette eine Fiskalabgabe ist. Wir müssen entscheiden, ob wir einen Beitrag von 200 bis 300 Millionen Franken in der Bundeskasse haben wollen oder ob wir darauf verzichten können. Bei der Beurteilung der Vignette erkennen wir, dass die Personenwagen heute noch nach der Kategorienrechnung ihre Kosten decken. Aber schauen Sie die Rechnung genau an? Sie wurde in den letzten Jahren immer schlechter; nur die Kosten der mittleren und schweren Personenwagen sind gedeckt; die kleinen Personenwagen decken die Kosten heute schon nicht mehr. Die kleinen Personenwagen weisen nur eine Kostendeckung von 67,7 Prozent aus. Das muss auch einmal gesagt werden. Leichtfertig kann man nicht sagen, alle Personenwagen decken ihre Kosten.

Die Vignette ist eine Fiskalabgabe, und deshalb verzichten wir auf jede Zweckbindung. Der Ertrag der Vignette geht in die Bundeskasse. Der Bund hat sicher Aufgaben, um mit dem Geld etwas Gescheites zu machen. Es ist ein Beitrag an unser Defizit von 1,1 Milliarden Franken. Dafür hat noch niemand einen Vorschlag gebracht, wie man das Bundesdefizit decken könnte. Die Vignette steht mindestens zur Diskussion. Wir sollten diese Diskussion nicht hier im Rat abbrechen, sonst stehen wir schlecht da bei der Abstimmung über die Bundesfinanzvorlagen im November. Wir sollten mindestens diese Angelegenheit vors Volk bringen. Nur so lässt sich sagen, ob das Volk diese Steuer will oder ob es diese Steuer nicht will.

Zur Vignette gibt es auch verkehrspolitische Überlegungen; das ist der Transitverkehr. Es sind nicht die bösen Ausländer, sondern der Transitverkehr, mit dem wir fertig werden müssen. Wir liegen im Zentrum Europas. Wir haben 2 Millionen Fahrzeuge in der Schweiz, und wir haben pro Jahr 50 Millionen ausländische Fahrzeuge, die in die Schweiz einreisen. Sie müssen sich diese Zahlenverhältnisse vorstellen. Es gibt kein anderes Land, das eine ähnliche Situation hat. Für diesen Transitverkehr müssen wir überproportionale Verkehrswege zur Verfügung stellen. Für uns und für die Tessiner brauchen wir keine vierspurige Autobahn durch die Alpen, da genügt auch eine kleinere. Dieser Transitverkehr deckt seine Kosten nicht. Es ist nicht erwiesen, dass diese Kosten gedeckt werden; dafür bezahlen unsere Steuerzahler und dafür bezahlt der Schweizer Automobilist. Jetzt nimmt es mich Wunder, ob es eine «Halsabschneideri» ist, wenn wir dem Transitverkehr mindestens einen kleinen Beitrag von 30 Franken abverlangen.

Zur Gesamtverkehrskonzeption: Wir haben uns immer zur Gesamtverkehrskonzeption bekannt; gerade aus diesem Grunde schlagen wir eine befristete Lösung vor, die automatisch durch eine bessere Bestimmung der GVK abgelöst werden könnte. Aber wir können nicht warten, bis diese GVK realisiert worden ist. Wir verlieren, wenn wir die Vignette nicht einführen, 200 bis 300 Millionen Franken pro Jahr. Wenn es fünf Jahre geht bis zur Realisierung der GVK, dann sind es 1 bis 1,5 Milliarden Franken, auf die wir verzichten. Auf was wollen Sie denn eigentlich noch alles in diesem Rate verzichten?

Zur Reihenfolge: Es ist unbestritten, dass zuerst die Frage der Treibstoffzölle und der Treibstoffzollzuschläge behandelt werden muss. Aber ich habe schon darauf hingewiesen: von einem Abbau kann überhaupt keine Rede sein, denn die gesamte Strassenrechnung ist ja negativ. Das müssen alle anerkennen. Es kann sich nur darum handeln, eine Zweckänderung bei den Treibstoffzöllen herbeizuführen. Wir sollten der Drohung der Automobilverbände: «Wenn ihr dann eine Vignette wollt, dann sagen wir zu dieser Zweckverteilung nicht ja», nicht unterliegen. Unser Beschluss hier im Räte ist noch kein definitiver Beschluss. Wir sind Erstrat. Es wird noch einige Zeit dauern. Es ist nicht unser Fehler, dass der Bundesrat erst jetzt Antrag stellt. Den Fahrplan kann man noch richtigstellen, indem zuerst über die Treibstoffabgaben und dann über die Zuschläge vom Volk abgestimmt wird. Aber hier können wir uns entscheiden. Wenn wir diskutiert haben, dann sollten wir auch ja oder nein sagen und nicht die Abstimmung wieder hinausschieben. Wozu diskutieren wir eigentlich? Diskutieren wir nur noch zum Fenster hinaus, oder sollten die Diskussionen nicht auch zu Entscheidungen führen? Deshalb bitte ich Sie, die Anträge Riesen und Carobbio, die die Abstimmung hinausschieben wollen, abzulehnen und nach der Diskussion, wie sich das in einem Parlament gehört, auch abzustimmen.

Zu den Schwierigkeiten: Diese darf man natürlich nicht dramatisieren. Da sollte nicht auch noch die «Schwiegermutter» mithelfen, Schwierigkeiten aufzubauen. So geht das nicht, mein lieber Freund, Kollege Auer. Man kann alles ins Lächerliche ziehen, aber wir haben die Angelegenheit seriös geprüft. Wir haben grosszügig gerechnet mit Erhebungskosten von 10 Prozent des Ertrages. Das sind immerhin 30 Millionen Franken. Das müssen nicht die Zöllner machen; dafür gibt es andere Lösungen.

Übrigens: Die Autobahnvignette ist die allereinfachste Möglichkeit, eine Autobahngebühr einzuziehen. Im Ausland haben Sie ja immer wieder x Zahlstellen, wenn Sie durch Frankreich oder Italien fahren. Weil wir in der Schweiz vernünftige Autobahnen haben mit zahlreichen Ein- und Ausfahrten, ist das Zahlstellensystem nicht möglich. Da müssen wir eine einfachere Lösung finden, und die einfachste Lösung ist, indem man eine Jahrespauschale bezahlt, einmal pro Jahr für die Inländer, oder indem die Ausländer beim Grenzübertritt einmal zahlen, statt verschiedene Male wie im Ausland. Das ist doch viel einfacher. Machen Sie doch nicht eine Komplikation, wo man eine einfache Lösung vorschlägt! Die Vignette ist viel einfacher in der Erhebung als jede andere Autobahngebühr, die im Ausland erhoben wird.

Ich bitte Sie also, zum Vorschlag der Kommission zur Übergangsbestimmung Autobahnvignette ja zu sagen. Dieser Rat hat schon zur Initiative Schatz mit 136 zu 23 Stimmen ja gesagt. Wir können doch jetzt nicht einen Salto machen und plötzlich wieder sagen, die Autobahngebühr sei nichts. Ich möchte Sie an Ihre eigenen Beschlüsse erinnern. Mit einem Nein würde der Rat unglaublich. Wir sollten dem Volk Gelegenheit geben, ja oder nein zu sagen.

Nur noch ganz kurz ein Wort zu den Anträgen, die vorliegen: Wir haben einen Antrag Carobbio und einen Antrag Riesen-Freiburg. Beide möchten den Entscheid aussetzen, bis die Vorlage des Bundesrates bezüglich Treibstoffzollzuschläge vorliegt. Ich möchte die beiden Antragsteller bitten, sich auf einen Antrag zu einigen, damit wir hier nicht noch ausmitteln müssen. Es wollen eigentlich beide genau das gleiche. Ich bitte Sie im Namen der Kommission, den Antrag Riesen und den Antrag Carobbio, oder allenfalls die Vereinigung der beiden Anträge, abzulehnen. Wir haben jetzt diskutiert, und wir wollen jetzt entscheiden. Wir wollen dem Volk damit Gelegenheit geben, auch ja oder nein zu sagen.

Zum Antrag Bonnard: Herr Bonnard hat seinen Antrag abgeändert. Ursprünglich hiess er «Nichteintreten und Ablehnung des Beschlussentwurfes der Kommission». Jetzt heisst er nur noch «Ablehnung». Damit wird der Antrag Bonnard mindestens verfahrensmässig richtig. Nich-

teintreten können wir nicht mehr beschliessen. Der Rat hat schon mit der Annahme der Initiative Schatz das Eintreten beschlossen. Wir können den Vorschlag der Kommission, der jetzt vorliegt, nach Antrag Bonnard ablehnen, oder wir können ihn nach Antrag Carobbio/Riesen aussetzen, oder wir können ihn modifizieren; etwas anderes können wir nicht mehr machen. Ich bitte Sie im Namen der Kommissionmehrheit, den Antrag Bonnard auf Ablehnung des Vorschlages der Kommission abzulehnen.

M. Houmard, rapporteur: Je vous rapporte quelques réflexions de la commission concernant les éléments favorables à une vignette autoroutière.

On demande un effort général à tous les utilisateurs de la route, c'est-à-dire à ceux que vous avez déjà désignés, les camionneurs, et maintenant aux usagers des ouvrages principaux et importants. Cet effort représente une recette supplémentaire pour les caisses de la Confédération de l'ordre de 350 millions au minimum. Il serait réalisable si l'on accepte cette proposition. Ce montant serait donc réparti entre les camionneurs et les automobilistes.

Notre proposition est relativement modeste par rapport à la situation que nous trouvons à l'étranger. Nous sommes d'accord que, dans les autres pays, le prélèvement est généralement fait par des entreprises privées, puisque les routes ont été construites par ces entreprises. Notre proposition, je le répète, est modeste, et elle ne devrait pas avoir une forte influence sur le budget de l'automobiliste ou sur celui du vacancier. On rejoint d'autre part un vœu très répandu dans le peuple, celui de demander à tous ceux qui utilisent des axes rapides de verser une contribution en compensation de l'effort de la Confédération, respectivement du confort et de la sécurité supplémentaire qui sont offerts sur les autoroutes. En outre, on offre aux partisans des péages sur les tunnels la possibilité d'une bonne alternative, et cela, nous ne devons pas l'oublier.

La commission est d'avis que ceux qui demandent une contribution pour la traversée des Alpes devraient se rallier à la solution de la vignette, comme alternative, je le répète. Nous n'ignorons pas les inconvénients de ce système, en particulier la perception à la douane. Malgré tout et contrairement au message du Conseil fédéral, la commission est d'avis que, après une période d'introduction, on trouvera un système d'encasement relativement simple. Prenons l'exemple des pneus d'hiver cloutés: l'automobiliste, y compris l'automobiliste étranger, a rapidement compris qu'il ne devait pas utiliser une autoroute si sa voiture était équipée de tels pneus.

D'autre part, notre système de vignette est beaucoup plus simple que celui que nous trouvons à l'étranger où, tous les vingt kilomètres, nous devons déboursier de l'argent et où les automates nécessitent de la monnaie. Le montant de trente francs ne devrait pas présenter des inconvénients ou avoir des conséquences sur le tourisme.

En ce qui concerne l'influence que peut avoir notre décision sur le vote du 29 novembre prochain, il y a, bien sûr, un risque à courir. Celui-ci est important et nous ne saurions le sous-estimer. En commission d'ailleurs, nous l'avons étudié en détail.

Le dernier point concerne le système de contrôle. A notre avis, il ne faut pas instituer tout un appareil compliqué de contrôle. Il ne faut pas arriver à un système aussi sévère que lorsqu'il s'agit de préserver la sécurité, je pense au contrôle de vitesse et aux automates de détection installés aujourd'hui presque à chaque carrefour. Je crois que l'automobiliste paiera plus volontiers une belle vignette qu'il ne signera un chèque vert posé simplement sur son pare-brise.

La majorité de la commission vous propose, en conséquence, d'accepter cette redevance sur les autoroutes. Quant au vote, vous avez entendu que M. Bonnard a retiré sa proposition de non-entrée en matière.

Si MM. Carobbio et Riesen étaient d'accord de présenter ensemble une proposition, nous aurions une situation simple. Il s'agirait de prendre une décision de principe sur le

problème ou bien de suspendre cette décision, ce que la majorité de la commission rejette.

Bundesrat Schlumpf: Die Vorbehalte des Bundesrates zu einer Nationalstrassenvignette wurden Ihnen dargelegt. Sie finden sie in der Botschaft vom 16. Januar 1980 und im Bericht des Bundesrates vom 21. September 1981. In diesen beiden Dokumenten hat der Bundesrat dargelegt, weshalb er Vorbehalte anzubringen hat. Die Diskussion von heute hat das Pro und Kontra zur Vignettenfrage bestätigt. Neue Argumente sind nicht vorgebracht worden. Ich meine deshalb auch, dass wir mit einer Rückweisung an die Kommission oder mit einem Aufschub des Entscheides nichts gewinnen würden. Im Hinblick auf die Vorlage für eine Treibstoffzollneuordnung, die ich Ihnen gestern angekündigt habe (in den nächsten Monaten das Vernehmlassungsverfahren, dann im Frühjahr nächsten Jahres die Botschaft), müssen wir diesen Entscheid nicht aufschieben, denn die Vignettenfrage stellt sich unabhängig davon. Wir wissen, dass der Bundesrat Ihnen eine Neuordnung der Zweckbindung beim Treibstoffzoll (Grundzoll und/oder Zuschlag) beantragen wird. Die definitive und detaillierte Ausgestaltung kennen wir indessen noch nicht. Aber zur Vignettenfrage können Sie unabhängig davon grundsätzlich Stellung nehmen.

Der Bundesrat geht von einem Gesamtkonzept aus – ich habe versucht, es Ihnen darzulegen –, das sowohl verkehrspolitische als auch finanzpolitische Elemente enthält und auf beide Gesichtspunkte abgestimmt ist. Ich will nicht wiederholen, was schriftlich und auch mündlich dargelegt worden ist. Ich möchte Sie aber in Übereinstimmung mit den Sprechern der Kommission doch nachdrücklich bitten, jetzt zu entscheiden, ja oder nein zu sagen. Das ist nicht allein nötig im Hinblick auf die Diskussion in der Öffentlichkeit, sondern auch im Hinblick auf die Gesamtschau. Wir müssen wissen, wohin der Weg bei den Verkehrsabgaben und den Treibstoffzöllen führen soll. Die Entscheidungsgrundlagen, auch zur Frage einer Vignette, stehen Ihnen zur Verfügung.

Le président: Je vous propose de voter de la manière suivante: Il s'agit d'abord de savoir si l'entrée en matière n'est pas combattue. Ensuite, si l'entrée en matière n'est pas combattue, nous passerons au vote sur les propositions Riesen et Carobbio. A ce sujet, M. Carobbio veut encore faire une déclaration.

M. Carobbio: On a l'intention d'opposer deux propositions, celle de M. Riesen et la mienne. Elles ont le même objectif: renvoi de la décision à propos de la vignette. Je renonce à maintenir ma proposition afin qu'il y ait un seul vote, clair, sur la base de la proposition Riesen.

Le président: M. Carobbio retire sa proposition en faveur de la proposition Riesen qui demande de suspendre la décision. Nous voterons sur la proposition Riesen. Quant à la proposition Bonnard, elle est maintenant modifiée. Nous voterons sur cette proposition si nous sommes entrés en matière et après la discussion de détail, au moment du vote sur l'ensemble, puisque M. Bonnard propose de refuser l'ensemble de l'arrêté.

Bundesbeschluss über eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen

Arrêté fédéral relatif à une redevance pour l'utilisation des routes nationales

(Wortlaut siehe BBl 1981 II 563 – Texte voir FF 1981 II 545)

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Riesen-Freiburg

(Verschiebung)

Dagegen

24 Stimmen

131 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress

Titre et préambule, ch. I préambule

Angenommen – Adopté

Art. 17

Abs. 1 – Al. 1

Nebiker, Berichterstatter: Der Antrag der Minderheit Risi-Schwyz erübrigt sich jetzt, weil wir bei der Schwerverkehrsabgabe die Belastung der Lieferwagen gestrichen haben. Dieser Antrag wäre nur sinnvoll gewesen, wenn die Lieferwagen bei den Schwerverkehrsabgaben belastet worden wären. Dann hätten diese nicht auch noch Autobahngebühren bezahlen müssen. Aber da sie bei der Schwerverkehrsabgabe nicht belastet werden, müssen sie wenigstens der Autobahngebühr unterstellt werden.

M. Houmard, rapporteur: Il s'agit du projet d'arrêté de la commission. A l'article 17, 1^{er} alinéa, il y a une proposition de minorité. Cette proposition de minorité est en rapport avec la taxe sur les poids lourds. Etant donné que, maintenant, les véhicules jusqu'à 3,5 tonnes sont classés parmi les véhicules légers, il n'y a plus besoin de prévoir cette exception. Cela veut dire que, automatiquement, les voitures de livraison devraient payer la taxe autoroutière, puisqu'elles ne paient pas la taxe sur le trafic des poids lourds.

Angenommen – Adopté

Abs. 2 und 3 – Al. 2 et 3

Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Biderbost, Sprecher der Minderheit: Zum Artikel 17 Absatz 4 habe ich folgenden Minderheitsantrag gestellt: «Der Bundesrat kann die Beförderung von begleiteten Motorfahrzeugen mit der Eisenbahn durch Alpentunnels ganz oder teilweise der Benützung von abgabepflichtigen Nationalstrassenstrecken gleichstellen.»

Die Schweiz ist durch den Alpenwall in verkehrspolitischer und verkehrstechnischer Hinsicht in zwei wirtschaftlich wie kulturell ungleiche Teile geteilt. Der grössere, nördliche Teil umfasst fast das ganze Land mit Ausnahme eines Teils in Graubünden, des Tessins und des Wallis, die den kleineren, südlichen Teil bilden. Nun sind der südliche Teil Graubündens, zudem auch der südliche Tessin durch den San-Bernardino-, das Tessin samt seinem nördlichen Teil durch den St.-Gotthard-Strassentunnel an die Schweiz angeschlossen. Das Wallis dagegen hat nur während der kurzen Sommermonate über Grimsel und Furka eine Strassenverbindung. Während der übrigen Zeit führt entlang den 170 Kilometer langen Berner Alpen bis zur Westgrenze bei Saint-Maurice weder Weg noch Steg in die Eidgenossenschaft. Die Verbindung zu den kulturellen und wirtschaftlichen Zentren im Mittelland ist hierdurch stark gehemmt. Das Wallis gehört sichers nicht zuletzt wegen seiner peripheren Lage und mangels guter Verbindungen zu den finanziell schwächsten Gliedern der Eidgenossenschaft. Freilich gibt es eine Bahnverbindung von Bern ins Wallis durch den Lötschberg. Diese Strecke wird sogar mit Bundesunterstützung ausgebaut. Zur wirksamen Erschliessung eines Gebietes gehört aber beim heutigen Motorisierungsgrad in Wirtschaft und Tourismus auch der Autoverkehr. Das ist unerlässlich und nun im Tessin durch den Bau des St.-Gotthard-Strassentunnels auch verwirklicht. Für das Wallis steht der Rawil auf dem Nationalstrassenprogramm. Er ist jedoch umstritten und wird auf alle Fälle noch lange auf sich warten lassen. Das Wallis geht also leer aus.

Nun ist der Bund sicher nicht verantwortlich für die Topographie des Landes, wohl aber für die rechtliche Regelung,

alle Landesteile in etwa gleich zu halten. Man hat statuiert, dass der Gotthardtunnel oder auch der San Bernardino gebührenfrei passiert werden können. Gegen den Versuch, eine Tunnelgebühr einzuführen, wird mit Recht ins Feld geführt, dass diese für die Südschweiz diskriminierend und deshalb staatspolitisch untragbar wäre. Ich frage Sie: Gilt diese Begründung für einen anderen Südkanton, für das Wallis, nicht? Kollege Robbiani hat gestern in schönstem Italienisch gesagt, die Tessiner wollten «Svizzeri a parte intera» sein. Ich könnte Ihnen denselben Wunsch in kräftigstem «Oberwalliserdeutsch» hier wiederholen. Der Sinn ist derselbe, die Begründung auch. Der Autoverlad am Lötschberg hat genau die Funktion, die der San Bernardino oder der St. Gotthard für Graubünden und das Tessin haben, mit dem Unterschied, dass bei der rollenden Strasse am Lötschberg Behinderungen, vor allem aber keine Durchfahrtsmöglichkeiten in der Nacht bestehen. Eine Fahrt durch den Lötschbergertunnel kostet jedesmal 28 Franken, hin und zurück demnach 56 Franken. Derselbe Fall wird sich in Kürze beim Furkatunnel ergeben, da dort ebenfalls ein Autoverlad vorgesehen ist.

Ich will nicht die Kalkulation der Bahnen angreifen. Sie mag stimmen. Für den Benützer aber handelt es sich eindeutig um eine Tunnelgebühr, welche sogar noch höher ist, also das, was die zuständigen Stellen für die Tunnelgebühren am Gotthard und San Bernardino ausgerechnet haben. Für die Walliser und das Wallis samt seinen Gästen ist dies eine manifeste Diskriminierung. Ich verlange nun nicht – und das im Gegensatz zur Direktion der BLS – einen Nulltarif, sondern eine Senkung des Betrages bis zu einer Höhe, die in etwa den Betriebskosten (Benzin, Unterhalt usw.) für die Durchquerung eines Alpentunnels oder dem Bahnbillet des Fahrers entspricht. Ich glaube, dass diese Begehren recht und billig sind. Diese Senkung hätte zulasten der Strassenrechnung zu erfolgen, wie ja auch die gebührenfreien Autotunnels hierüber abgerechnet werden. Im Gegensatz zum Versuch der Einführung einer Tunnelgebühr, wo eine Verfassungsbestimmung notwendig wäre, um Gebühren einzuführen, braucht es hier eine Bestimmung, welche die Rechtsgleichheit wiederherstellen und die faktisch bestehenden Gebühren abschaffen oder herabsetzen würde. Es handelt sich im Grunde genommen um eine spezielle Art von Tarifaufgleich.

Die Gelegenheit zur Bereinigung dieses anormalen Zustandes bietet sich hier. Die Vignette, die freie Fahrt auf allen Nationalstrassen und jetzt auch durch die Autotunnels umfasst, soll auch die Berechtigung für verbilligte Fahrten durch einen Eisenbahntunnel geben.

Mein Minderheitsantrag hat übrigens bereits Früchte getragen, und das ist erfreulich. Von Herrn Kollega Bäumlin von Berner Seite wird eine Motion – sie wurde mir vorgelegt, fairerweise – zur Herabsetzung des Fahrpreises von begleiteten Motorfahrzeugen eingereicht. Soweit wäre diese Motion identisch mit meinem Antrag. Auch ich habe keinen Nulltarif verlangt, denn jede Leistung muss bezahlt werden. Weil wir aber die Gleichstellung und nichts anderes verlangen, können wir nicht verstehen, warum die Verbilligung auf die Anwohner beschränkt sein soll. Das wäre, wenn auch nicht richtig, so doch wenigstens logisch. Wenn Sie für die Tunnelgebühren sind, dann müssen Sie auch für solche Leistungen sein, auch zugunsten der Tessiner hätte man am Gotthard solche vorgesehen. Wenn Sie aber gegen die Autogebühr am Gotthard sind, und das sind ja wahrscheinlich die meisten, warum wollen Sie diese dann am Lötschberg aufrechterhalten? Dies ist doch genau dasselbe Problem, wenn auch in milderer Form. Als Touristenland, genau wie das Tessin, möchten wir im Wallis unseren Gästen Gerechtigkeit und uns gleich lange Spiesse verschaffen.

Ein weiterer Nachteil des Vorstosses von Herrn Bäumlin ist der finanzielle Anknüpfungspunkt. Die Motion lässt ihn offen. Wir sprechen immer von der Strassenrechnung, aber das ist – wir wissen es – ein rein theoretischer Sammelbegriff. Wenn man etwas will, dann muss man das anbringen, wo sich die Gelegenheit dazu auch konkret bietet, und das

ist hier der Fall. Sonst wird man uns noch vorwerfen, wir hätten ja keine entsprechenden Vorschläge gemacht.

Herr Kollega Bäumlin, mir kommt aus meiner Studienzeit die Geschichte jenes Griechen in den Sinn, der auf der Agora von Athen behauptete, er könne höher springen als alle anderen, er habe das auf Rhodos gemacht und dann prompt zur Antwort erhielt: *Hic Rhodos, hic salta*. Also hier ist die Gelegenheit, zum Lötschberg ja zu sagen, nicht irgendwo anders, denn hier wird es behandelt. Wenn beispielsweise die Vignette realisiert wird, dann haben Sie keine Gelegenheit mehr, dies noch einzubauen. Wenn Sie auf die Treibstoffzölle verweisen, dann verweise ich Sie auf das Postulat, das die Kommission nachher noch unterbreiten wird. Hier ist das Problem, und ich glaube, Herr Kollega Allenspach, der es hier präsentiert hat, wird Ihnen bestätigen, dass dieses dort enthalten ist. Wir müssen also beide Möglichkeiten offen halten. Wenn Sie also für den Lötschberg sind, dann müssen Sie hierfür eintreten. Ich bedaure, dass dieser Antrag hier und in diesem Zusammenhang gestellt wird. Das ergibt nun eine Schwächung der Idee, die Kollega Bäumlin selbst als gut ansieht, indem er sie aufgreift und eine Motion daraus macht. Schliessen Sie sich dem Antrag an, die Motion können Sie dann immer noch bringen.

Von der Furka sagen Sie wenig oder nichts. Das kann ich nicht verstehen. Da wirft man teures Geld hinaus, um einen Tunnel zu bauen, und wenn man Gelegenheit hätte, einen interessanten Verkehr mit attraktiven Preisen dorthin zu bringen, dann ist man nicht mehr dabei. Verstehe, wer verstehen kann.

Lassen Sie dem Wallis Gerechtigkeit widerfahren. Seien Sie solidarisch mit uns Wallisern, nicht nur mit Worten, sondern mit Taten. Stimmen Sie für diesen Minderheitsantrag.

M. de Chastonay: La proposition de minorité de M. Biderbost paraît séduisante et elle l'est effectivement. Il faut toutefois se méfier de ce qui peut constituer parfois une fausse séduction, une sorte de séduction trompeuse.

En effet, d'une part, je me demande si cette proposition, justifiée en soi, a bien sa place dans notre débat actuel. Nous débattons d'une vignette et non de l'affectation de son produit. Je crois que nous devons ici respecter le principe de l'unité de la matière et surtout éviter des confusions. Notre conseil en a connu suffisamment dans les débats précédents qui ont traité de la redevance qui frappera le trafic des poids lourds. D'autre part, la gratuité du chargement sur un train traversant un tunnel, il faut le répéter inlassablement ici, ne remplacera jamais une liaison autoroutière, un réseau d'autoroutes reliant les régions décentralisées du pays. En l'occurrence, on ne remplace pas une liaison est-ouest ou nord-sud – N9 ou N6 – par des exonérations totales ou partielles à accorder ou par l'obligation de charger sa voiture sur un train. En effet, au moment où la densité du trafic automobile augmente de l'ordre de 5 pour cent par année, ce ne sont pas des solutions contraignantes telles que le chargement des voitures sur un train qui vont régler les problèmes et les difficultés inhérentes à l'engorgement du trafic. Ces solutions ont suffisamment montré leurs faiblesses: longues files d'attente, possibilités limitées de chargement, cadence forcément limitée des horaires de passage, interruption nocturne du trafic, etc. Ces éléments plaident éminemment en faveur de la nature complémentaire de la solution proposée par M. Biderbost. Le rail a toujours été complémentaire à la route et cette complémentarité subsistera, quoi qu'on le veuille.

J'aimerais rappeler pour terminer que, tout au long des débats relatifs au réseau des routes nationales qui ont eu lieu ici, comme aussi dans le rapport de la commission CGST, il a été réaffirmé très souvent avec fermeté la nécessité de relier enfin par la route les diverses régions du pays, une desservance routière rapide, sûre et praticable toute l'année étant, à notre avis, la seule qui puisse assurer avec efficacité une liaison correcte des cantons périphériques et décentralisés par rapport aux autres régions suisses.

Je vous invite donc à ne pas lâcher trop vite la proie pour l'ombre, malgré toute la sympathie que la proposition Biderbost peut ou pourrait susciter, la vignette ne devant pas constituer un passeport passe-partout. J'attends d'ailleurs avec intérêt la détermination et la prise de position de notre ministre des transports sur la proposition de notre collègue valaisan.

Ogi: Ich unterstütze die Ausführungen trotz der «confusion éventuelle» von Kollege Biderbost zu Artikel 17 Absatz 4 bezüglich Gebühren für den Autotransport von Motorfahrzeugen mit der Eisenbahn durch Alpentunnels. Es ist dies keine «confusion», es ist dies ein echtes Anliegen. In der Tat sind die Kosten für den Autotransport unverhältnismässig hoch. Das führt dazu, dass die Eisenbahntunnels vielfach zu Schranken werden, Schranken, die den Kontakt zwischen Bern und Wallis beispielsweise nicht erleichtern. Klar zum Ausdruck bringen möchte ich aber, dass der sogenannte Nulltarif keine akzeptable Lösung darstellt. Die Folgen und Auswirkungen wären für die Zufahrtsachsen – beispielsweise am Lötschberg – katastrophal. Die stehenden Autokolonnen würden hüben und drüben den touristischen wie den Lokalverkehr total zum Ersticken bringen. Ich möchte deshalb den Bundesrat bitten, die Beförderung von begleiteten Motorfahrzeugen mit der Eisenbahn durch Alpentunnels teilweise – das Wörtchen «ganz» wäre in Artikel 17 Absatz 4 zu streichen – der Benützung von abgabepflichtigen Nationalstrassenstrecken gleichzustellen. Das heisst, eine Reduktion der heutigen Preise von 28 Franken für Lötschberg und Furka sei vorzusehen.

Bäumlin: Ich möchte mich nicht zu einer Rawil-Debatte provozieren lassen. Nur kurz folgendes. Der Antrag Biderbost ist mir im Ansatz sympathisch. Aus staatspolitischen Gründen finde ich, dass man für die Walliser etwas tun sollte. Ich bin ein Anhänger des öffentlichen Verkehrs – das ist bekannt –, aber ich habe – trotz aller grossen Sympathie für das Grundanliegen – gewisse Bedenken.

Einmal scheint mir der Antrag insofern problematisch zu sein, als er die Vignettenfrage mit der Verbilligung des Autoverlads verknüpft. Im Grunde sind es aber zwei Dinge. Man kann für die Vignette sein und für die Verbilligung des Autoverlads oder gegen die Vignette und trotzdem für die Verbilligung des Autoverlads, und es gibt noch weitere Möglichkeiten. Ich möchte deshalb, dass die Wahlfreiheit, die es ermöglichen soll, ein optimales Resultat zu erzielen, möglichst offen bleibt; vor allem möchte ich nicht, dass die gute Idee auf Gedeih und Verderb mit der Vignette verknüpft wird.

Und dann ein zweites: Was vorgeschlagen wird, das ist eine generelle Verbilligung für jedermann, auch für den Ausländer. Ich sehe ein, dass es gewisse Gründe dafür gibt. Ich möchte hier nicht stur sein; aber es gibt auch gewichtige Gegenargumente. Wie gross wird der Verkehr sein, der damit von neuem angezogen wird, der aber wirklich keinen schweizerischen Interessen dient? Herr Ogi hat etwas dazu gesagt. Ich wiederhole das nicht. Und darum schwebt mir eine Lösung vor, die mehr den Gedanken des Einheimischen-Tarifes aufnimmt, wobei man meinestwegen aus staatspolitischen Gründen den ganzen Kanton Wallis und einem Teil des Kantons Bern bevorzugen kann. Ich habe meinen Motionstext Herrn Biderbost gezeigt, seine Antwort ist nun bekannt. Er meint, ich sähe gar nichts oder zu wenig für den Furkatunnel vor. Ich sehe einen Unterschied zwischen Lötschberg einerseits und Furka andererseits. Staatspolitisch von Bedeutung ist die Lötschberglinie, da sind wir uns einig. Ich habe meinen Motionstext, den ich gleich einreichen werde, so formuliert, dass ein verbindlicher Auftrag für den Lötschberg erteilt werden soll, und dass die Frage geprüft werden soll, ob es auch für die Furka eine entsprechende Lösung angezeigt sei.

Ich kann letztere Frage gar nicht zuverlässig beurteilen. Ich kenne die wirkliche Bedürfnislage zu wenig; aber zu überprüfen wäre auch die Verbilligung des Autoverlads durch den Furkatunnel. Was die Finanzierung betrifft, verlangt

meine Motion, dass verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden; nicht eine Finanzierung aus allgemeinen Bundesmitteln, aber vielleicht aus der Zweckerweiterung der Treibstoffzölle oder aus irgendwelchen Strassenverkehrsabgaben. Wenn die Vignette schliesslich durchgeht, warum nicht aus den Erträgen der Vignette; aber wie gesagt, man sollte nicht auf Gedeih und Verderb den an sich guten Gedanken mit der Vignette lieren. Soweit meine Begründung.

Nebiker, Berichterstatter: Sie sehen aus der Fahne, dass der Minderheitsantrag von Herrn Biderbost in der Kommission nicht sehr grossen Anhang gefunden hat; er ist allein geblieben. Dazu kommt, dass ein anderer Walliser in dieser Versammlung dagegen gesprochen hat. Obschon das Anliegen *prima vista* noch etwas für sich hat, muss man doch sehen: Es ist nicht einmal im Wallis klar. Wie sollen wir dann da plötzlich noch zustimmen, auch wenn wir für die Walliser alle Sympathie haben?

Grundsätzlich ist dem Anliegen Biderbost ein gewisses Verständnis nicht abzusprechen. Wenn man schon keine Autobahn hat, sollte man mindestens verladen können. Aber die Alternative lautet jetzt nicht Autobahn oder Bahn, sondern wir stimmen hier über die Vignette ab. Wenn wir ihr zustimmen, sagen wir deutlich: Die Vignette ist eine Fiskalabgabe ohne besondere Zweckbindung, und wir sollten jetzt nicht hindreingehen und so nebenbei noch eine Zweckbindung hineinschmuggeln. Die Frage dieser Verbilligung der Autotransporte durch die Tunnels ist typisch eine Sache der Gesamtverkehrskonzeption. Dort müssen wir solche Dinge lösen. Solche Fragen müssen gesamtheitlich gelöst werden, nicht nur mit Rücksicht auf den Autobahnverkehr, sondern auch auf den gesamten Verkehr, oder in Rücksicht auf den Eisenbahnverkehr oder auf den Bau neuer Nationalstrassen oder Tunnels. Diese Frage sollten wir jetzt nicht isoliert in einen ganz fremden Korb hineintun und dann da irgendeine Lösung finden wollen.

Eine Öffnung in Richtung des Vorschlages Biderbost bietet Ihnen unter anderem auch das Postulat der Kommission an, auf das wir dann noch zu sprechen kommen. Dort haben wir die Zweckbindung der Treibstoffzölle, die wir erweitern möchten, und auch Massnahmen, die der Entlastung der Strasse dienen. Man könnte sich vorstellen, dass ein solcher Autoverlad eine Massnahme ist, die der Entlastung der Strasse dient, und man könnte Mittel im Rahmen der allgemeinen Strassenrechnung beanspruchen, aber nicht hier isoliert im Zusammenhang mit Autobahngebühren.

Ich bitte Sie deshalb im Auftrag der Kommission, den Minderheitsantrag Biderbost abzulehnen.

M. Houmard, rapporteur: Cette proposition Biderbost doit permettre au Conseil fédéral d'autoriser le transport des voitures à travers le Lötschberg, respectivement le tunnel de base de la Furka, à un prix plus favorable et même peut-être gratuitement, en utilisant à cet effet les péages perçus sur les autoroutes. La majorité de la commission rejette cette proposition.

Il s'agit maintenant de discuter d'un problème de principe: faut-il oui ou non introduire une vignette autoroutière? Dans le cas de la solution intermédiaire, qui est présentée au Parlement, la majorité n'admet pas d'inclure le problème du transport des voitures par chemin de fer. D'ailleurs, les 30 francs annuels qui sont demandés pour la vignette autoroutière, ne sont pas en rapport avec le prix de transport d'une voiture par chemin de fer. Qu'il y ait une solution à étudier, nous en sommes absolument conscients, et ce problème devra certainement faire l'objet d'une étude appropriée. Mais on ne saurait lier les redevances sur la vignette autoroutière à la diminution des tarifs sur le Lötschberg. Nous avons eu, maintenant, la preuve que ce problème doit être étudié plus en détail puisque deux conseillers nationaux valaisans se sont exprimés avec des idées différentes. Je pense, quant à moi, que le problème du Rawyl joue ici aussi un certain rôle.

Bundesrat Schlumpf: Es geht hier nicht um eine Frage der Sympathie für das Wallis. Die Sympathie für das Wallis ist sowohl hier im Rat wie im Bundesrat wie bei mir persönlich sehr gross. Es geht aber auch nicht um eine Frage der Sympathie und Achtung für den Antragsteller, Nationalrat Biderbost, sondern es sind grundsätzliche und praktische Probleme, die sich stellen. Die grundsätzliche Frage lautet: Was hat das mit der Vignette zu tun? Ein Sachzusammenhang könnte nur dann gefunden werden, wenn man eine Verbilligung für den Transport durch den Tunnel auf Motorfahrzeuge beschränken würde, die mit einer Vignette versehen sind. Wenn indessen die Meinung bestehen sollte, die Beförderung durch die Alpentunnels – in Frage kämen nicht nur der Lötschberg- und der Furkatunnel, sondern auch noch andere Verbindungen, wie beispielsweise die von Thuis ins Engadin – sei generell zu verbilligen, dann hätte das mit der Vignette wahrhaftig nichts zu tun. Und wenn Sie das Ganze in einen Sachzusammenhang mit der Vignette bringen wollten, dann müsste die Maximalbegrenzung der Bahntaxenbegünstigung bei 30 Franken, d. h. bei der Vignettengebühr, liegen. Wenn Nationalrat Biderbost zehnmal durch den Lötschberg fährt, könnte man ihm jede Fahrt nur um 3 Franken verbilligen, sonst würde die Vergünstigung höher ausfallen als die Nationalstrassengebühr von 30 Franken. Ich sehe also den Sachzusammenhang mit der Vignette nicht.

Es ist interessant festzustellen, wie rasch man nicht nur Beschlüsse umkehrt, sondern auch thematisch wieder weg vom Fenster ist. Sie haben in der letzten Woche und am Montag dieser Woche das Problem Leistungsauftrag und gemeinwirtschaftliche Leistungen der Eisenbahnen behandelt. Wenn Sie nun das realisieren wollten, was Nationalrat Biderbost mit an sich plausiblen Gründen vorschlägt, dann wäre das eine gemeinwirtschaftliche Leistung, die Sie den betroffenen Bahnen aus energiepolitischen, verkehrspolitischen und regionalwirtschaftlichen Gründen auferlegen würden und die abgegolten werden müsste. Das kann man diskutieren, nur stellt sich dann die Frage, wer die Abgeltung zu leisten und allenfalls über welches Konto sie zu erfolgen hat. Herr Biderbost meint, man könnte das über die Strassenrechnung tun.

Ich möchte Sie doch dringend bitten, jetzt nicht in einem Beschluss (Art. 17 Übergangsbestimmungen BV), welcher die Vignette zum Gegenstand hat, gemeinwirtschaftliche Leistungen zu verankern, die in einen ganz anderen Sachzusammenhang gehören, und dabei zu vergessen, was wir beschlossen haben: Wenn gemeinwirtschaftliche Leistungen statuiert werden, muss gleichzeitig – Herr Bremi hat das sehr einlässlich dargelegt – die Abgeltungsfrage geregelt werden. Mit einer solchen Ergänzung von Artikel 17 würden Sie den ersten Fehltritt in bezug auf den Leistungsauftrag tun. Ersparen wir uns das.

Ich bitte Sie somit, den Antrag der Minderheit abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	104 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Biderbost)	31 Stimmen

Ziff. II – Ch. II

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für den Antrag der Kommission	107 Stimmen
Für den Antrag Bundesrat/Bonnard	38 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

80.003

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)

Constitution fédérale (redevance sur le trafic des poids lourds)

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1280 hiervor – Voir page 1280 ci-devant

Ziff. II

Antrag der Kommission siehe Seite 1285 hiervor

Ch. II

Proposition de la commission voir page 1285 ci-devant

Le président: Nous examinons maintenant la proposition de minorité Flubacher. M. Flubacher a déjà justifié sa proposition. Je donne la parole au président de la commission.

Nebiker, Berichterstatter: Wir müssen noch eine kleine Flurbereinigung vornehmen. Es liegt noch der Antrag Flubacher in der Luft. Herr Flubacher will, dass wir die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette in einer vereinigten Vorlage dem Volk zur Abstimmung unterbreiten. Die deutliche Mehrheit der Kommission will separate Abstimmungen.

Ich bin überzeugt, dass der Vorschlag der Kommission (getrennte Abstimmungen) offener und ehrlicher ist. Wir wissen: Die Autobahnvignette ist eine Fiskalabgabe. Die Schwerverkehrssteuer ist eine verkehrspolitisch begründete Abgabe, weil da eine Unterdeckung besteht. Wir haben ganz wesentliche materielle Unterschiede. Wir sollten dem Volk klare Fragen stellen, dann gibt es uns auch klare Antworten, und die Antwort ist nur klar, wenn wir wissen: Schwerverkehrsabgabe ja oder nein und Autobahngebühr ja oder nein. Wenn wir ein Ja oder ein Nein zu beiden Vorlagen gemeinsam haben, dann wissen wir wieder nicht, wo wir stehen.

Bekanntlich finden wir uns oft sehr schwer wieder aus dem Nebel heraus, das hat die laufende Diskussion bewiesen. Ich bitte Sie also eindeutig, den Antrag Flubacher abzulehnen.

M. Houmard, rapporteur: Nous revenons à la redevance sur le trafic des poids lourds; nous n'avons pas traité, en effet, le chiffre II, proposition de la minorité, ainsi libellé: «Le présent arrêté ainsi que l'arrêté du ... relatif à une redevance pour l'utilisation des routes nationales, sont soumis en bloc au vote du peuple et des cantons.» Il y aurait donc lieu de faire un «paquet» avec les deux objets.

La commission a traité toute la question. Elle était d'avis partagés. La majorité estimait qu'il fallait traiter les deux sujets séparément; deux catégories de contribuables étaient touchées, en effet, à savoir les entreprises de transport par une redevance sur le trafic des poids lourds et les automobilistes par une taxe, y compris les voitures en transit. Les entreprises de transport, par la voix de l'ASTAG, se sont exprimées à ce sujet. Elles pensent être mises au banc des accusés si ces deux objets sont traités séparément. Elles font valoir qu'il s'agit en fait d'une imposition, d'un problème financier; il n'est pas question de régler des affaires routières. C'est pourquoi elles demandent que les deux questions soient réglées en bloc. Mais, je le répète, la majorité de la commission est d'avis contraire. Elle ne voudrait pas que l'on se trouve dans la même situation que lors du vote sur la ceinture de sécurité et le casque-motocycliste, deux problèmes qui ont été réunis en un seul objet. En conclusion, la majorité vous propose de dissocier les deux questions.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat schliesst sich dem Antrag und der Überlegungen der Kommissionsmehrheit an. Es geht darum, dass der Souverän, wenn Sie ihm eine limitierte Schwerverkehrsabgabe und eine Vignette vorlegen wollen, auch Stellung zu diesen Fragen nehmen soll.

Aus grundsätzlichen und aus praktischen Gründen kann diese nur über getrennte Abstimmungsvorlagen erwirkt werden. Nur so lässt sich ermitteln, was der Souverän tatsächlich will. Will er nur das eine von beidem, oder will er beides, oder will er keines von beidem? Ich beantrage Ihnen deshalb namens des Bundesrates getrennte Abstimmungsvorlagen, so wie das von der Kommissionmehrheit ebenfalls beantragt worden ist.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit 11 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit 132 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

79.231

Parlamentarische Initiative. Tunnelgebühren (Weber Leo) Initiative parlementaire. Péages sur les tunnels (Weber Leo)

Anträge siehe Seite 1204 hiervor – Propositions voir page 1204 ci-devant

Cotti: Es dürfte angenommen werden, dass die Tunnelgebühren schon in diesem Moment keine Aussichten haben, eine Zustimmung zu finden. Eine bestimmte Gefahr scheint mir doch vorhanden zu sein, da hervorragende und erfahrene Politiker, denen manchmal auch Wunder gelingen, diesen unglücklichen Vorstoss unterstützen. Denen gegenüber ist eine klare Stellungnahme des Parlamentes notwendig. Ob man will oder nicht, konkret würden Tunnelgebühren eine unannehmbare Diskriminierung gegenüber dem Kanton Tessin und dem Graubünden bedeuten. Man nennt sie zwar im allgemeinen Tunnelgebühren, aber sie betreffen nur den Gotthardtunnel und den San-Bernardino-Tunnel. An anderen Tunneln werden ähnliche Gebühren nicht erhoben. Belastet wären somit die zwei Hauptstrassen, welche den Kanton Tessin mit der übrigen Schweiz verbinden, die einzigen, die das ganze Jahr offen sind. Auf die Argumente der Befürworter der Initiative komme ich nicht zurück. Ich möchte nur diejenigen betonen, die im Bericht der Kommission stehen und die Ihnen sicher bekannt sind. Die Argumente der Befürworter der Initiative sind meistens Scheinargumente.

Man behauptet zum Beispiel, dass die Tunnelstrassen die teuersten sind. Ich möchte dies bestreiten. Es stimmt nicht, weder in absoluten Zahlen noch in Kilometerberechnungen. Beispiele sind Ihnen bekannt: Seelisberg, Y-Zürich, Basel usw.

Diese Tunnelgebühren sind nichts Neues. Es sind die alten kaiserlichen *pedagia* mit den verschiedenen *nomina iuris* wie *portatico*, *ripatico*, die man wieder ins Leben rufen möchte, nachdem die Eidgenossen es schon vor Jahrhunderten verstanden hatten, sie zu beseitigen. Ich erinnere an die «eidgenössischen Abschiede», aus welcher eine klare, einstimmige, weitsichtige Politik für die Gotthardstrasse zu entnehmen ist. Man findet zwar in jenen Akten nicht Ausdrücke wie «verkehrspolitisch», «staatspolitisch», aber die Eidgenossen wussten, was vernünftig, was zu vermeiden war, welche für den Verkehr schädlichen Massnahmen zu beseitigen waren.

Man schlägt besondere Tarife, sogar Freikarten für die Tunnelkantone vor. Somit bildet man eine neue Gruppe von Kantonen. Diese Lösung ist weder denkbar noch annehmbar. Übrigens, die Freikarte ist wieder keine Neuheit. Wir kennen solche Freikarten auch im Mittelalter, eine kaiserliche Befreiung einer Pflicht, ein Entgegenkommen des Souveräns. Kein Tessiner, kein Urner, kein Graubündner würde dies akzeptieren. Niemand, nicht einmal ein Bettler würde in erster Linie von der Grosszügigkeit der Mitbürger abhängig sein wollen. Wenn dies für physische Personen gilt, um so mehr sollte das für ein Volk gelten! Also keine Tunnelgebühren, und ich bin sicher, hier für eine grosse Mehrheit von Schweizern, auf alle Fälle für eine enorme Mehrheit von Tessinern zu sprechen! Es stimmt absolut nicht, dass im

Tessin nach dem ersten Schock die Stimmung geändert hat.

Herr Kollege Weber, Sie wissen genau, dass das «Einverständnis» von Herrn Kollege Oehen, der zurzeit im Tessin weilt, nicht unbedingt dasjenige des Tessins ist. Sie wissen besser als ich, wer in diesem Saal wen vertritt, um sich deshalb keinen Illusionen hingeben. Und dass Sie keine Illusionen haben, ist aus Ihrer vorgestrigen Erklärung zu entnehmen, wonach Sie zufrieden wären, wenn die Vignette in der Form angenommen würde, wie das heute in diesem Saal passiert ist. Ich wünsche für mich und alle Tessiner, dass diese Initiative für die Einführung von Tunnelgebühren zurückgezogen wird und wir objektiv über die Erhebung jenen Strassengebühren reden können, die wir benötigen, um unsere Bilanzen zu sanieren.

Plin: Nella lingua madre del mio Cantone, che è profondamente coinvolto nel dibattito che stiamo affrontando, esprimerò le mie personali considerazioni sull'iniziativa dell'on. Weber, nel solco die quanto, molto pertinentemente, ha poc'anzi rilevato il consigliere nazionale Cotti. Questa iniziativa è riuscita, dal 4 ottobre 1979 ad oggi, a scuotere non poco l'opinione pubblica al nord e al sud delle Alpi, sollevando anche nella superficialità sbrigativa delle valutazioni, preoccupanti consensi. In realtà ci troviamo di fronte a una proposta che costituisce, nello spirito e nella portata giuridica della sua formulazione, un vero e proprio attentato al principio dell'uguaglianza davanti alla legge e alle costanti politiche della regola federalista che da tempo, onorevoli colleghi, ha bandito dal diritto federale ogni provvedimento discriminatorio nei confronti di uno o più cantoni della Confederazione. C'è da chiedersi che cosa rimarrebbe di questo nostro federalismo, dell'equilibrio delle coesistenze interregionali e cantonali e della solidarietà nei principi che reggono il nostro diritto, qualora iniziative dirompenti, come quella in discussione, cominciassero seriamente ad affermarsi nella coscienza decisionale del popolo e del parlamento. Penso che l'aspetto più clamoroso di questa iniziativa sia quello di aver osato, agli inizi degli anni ottanta e dopo oltre un secolo di crescita e di rafforzamento del nostro federalismo, di tentare di risedurre l'opinione pubblica svizzera alle pratiche dei balzelli ottocenteschi, che frantumavano nei tenebrosi periodi del «Kulturkampf» la ragione di giustizia e di equità nelle comunicazioni attraverso la «via delle genti», erigendo, nelle vallate alpine, un esasperante sistema di privatistici diritti di passaggio. Quella antica realtà viene ricordata da un nostro autorevole storico, come quella delle usurpazioni del transito civile e al di qua e al di là delle Alpi.

Io non credo, tuttavia, che la sensibilità politica dell'on. Weber e di coloro che hanno sostenuto e sostengono la sua iniziativa, volesse o voglia ancora oggi provocatoriamente riesumare questa realtà. Ma invece credo che, per reazione quasi freudiana, una tale iniziativa può risvegliare i topi nella notte dei tempi per farci scoprire che, anche solo per un attimo, la ragione di certe nostre fondamentali conquiste federalistiche possono ancora oggi essere mortificanti, ed è ad esempio una mortificazione, per non dire un'umiliazione, quando al punto 6 dell'iniziativa in discussione si legge:

«L'iniziativa demande des allègements pour le trafic local, c'est-à-dire qu'on ait des égards pour les cantons limitrophes. Une exonération complète et générale des taxes ne serait pas prise en considération. En revanche, la législation pourrait prévoir des exceptions pour les marchandises de première importance et pour les secours de toute nature. Il y aurait lieu d'accorder des réductions sensibles en cas d'utilisation fréquente. De telles mesures permettraient de tenir largement compte des objections formulées par le canton du Tessin.»

Ancora una volta ci si rivolge al Ticino e ai Grigioni, considerandoli come i parenti poveri e handicappati, ai quali «bon gré malgré» si deve riconoscere ostentatamente un trattamento speciale, una prebenda, che ricorda anche l'eloquente immagine del bastone e della carota. La mia rea-

zione, in questo momento, non è perché sono ticinese: la esprimo invece come svizzero e cittadino a parte intiera di questa Confederazione, affermando che il cammino della nostra vita sociale e politica, in tutti i campi, non può essere se non quello del rispetto, dell'uguaglianza e della civile solidarietà. Le discriminazioni, le divisioni regionalistiche, le sopraffazioni nel diritto degli egoismi di una parte sull'altra, quanto l'inosservanza delle regole dell'equità di trattamento fra i cantoni, qualora nuovamente insorgessero, ci farebbero tristemente riprecipitare nel buio delle nostre antiche divisioni. Rimaniamo invece nella luce delle migliori ragioni e tradizioni del nostro federalismo, che sembra debba essere ancora dominante sulle nostre decisioni. Il Consiglio, proprio in nome di questa ragione, non può se non unanimamente e definitivamente respingere questa iniziativa.

Cantieni: Ich votiere ebenfalls gegen diese parlamentarische Initiative und empfehle Ihnen – in Übereinstimmung mit der Kommissionsmehrheit – dieselbe abzulehnen. Die hier schon wiederholt vorgebrachten Argumente dagegen möchte ich nur unterstreichen, nämlich: Diskriminierung der Südschweiz, einseitige Belastung des Nord-Süd-Verkehrs, Missachtung des Verursacherprinzips; insbesondere müssten diskriminatorische Massnahmen seitens der Südtäler als schmerzlich empfunden werden. Mit der Einführung von Tunnelgebühren werden, staatspolitisch gesehen, Barrieren aufgerichtet, und das will niemand in diesem Lande.

Neben den grundsätzlichen Erwägungen, die für eine Ablehnung dieser Art Verkehrssteuer sprechen, stellt sich hier die kaum berührte Frage der Praktikabilität. Wenn man bedenkt, dass die Alpentunnels täglich von bis zu 12 000 Fahrzeugen durchfahren werden und wenn man dem Umstand Rechnung trägt, dass sich dieser Verkehr grossmehrentlich während etwa 15 Stunden pro Tag abwickelt, bedeutet dies, dass in beiden Richtungen etwa 800 Autos pro Stunde bei den Tunnelfahrten abgefertigt werden müssten; d. h. etwa 400 Autos in jeder Richtung. Hier stellt sich die Frage nach der notwendigen Infrastruktur für die Erhebung von Tunnelgebühren. Diese Frage stelle ich dem Kommissionspräsidenten und dem Bundesrat. Sind die Tunnelzufahrten so dimensioniert, dass für die erwähnte notwendige Infrastruktur genügend Raum vorhanden ist? Muss nicht befürchtet werden, dass unter Umständen die bereits bestehende prekäre Situation an Spitzentagen durch zusätzliche Verkehrsstauungen noch verschärft wird? Ich bin von den Ausführungen der Kollegen Leo Weber und Albert Rüttimann, es handle sich hier um einen Subsidiärantrag, beruhigt. Sie haben erklärt und unterstrichen, dass ihre Intervention Schrittmacherdienste zu erfüllen hätte. Ich nehme diese Aussage gerne zur Kenntnis und bin auch gerne bereit, die Schrittmacherdienste dieser parlamentarischen Initiative anzuerkennen. Es war auch notwendig, angesichts der Situation bei den Bundesfinanzen die Diskussion über die Strassenbenutzungsgebühren zu intensivieren. Sachlich kann ich aber dieser Initiative nicht zustimmen und bitte Sie, dieselbe abzulehnen.

Oehen: Wenn ich das Wort zu dieser Frage noch einmal ergreife, dann deshalb, weil hier im besonderen von Herrn Kollege Pini – zwar mit grosser rhetorischer Geschicklichkeit – erneut «das Problem» der Diskriminierung aufgetischt wurde, ohne überhaupt ein Argument, dass diese Behauptung stützen würde, zu erwähnen.

Ich glaube, es ist notwendig, den Text der Initiative genau anzuschauen. Diese verlangt, dass mit der Gebühr die Betriebs- und Unterhaltskosten der Kantone und des Bundes gedeckt bzw. Kantone und Bund von den entsprechenden Kosten entlastet werden sollten.

Als ich den Herren aus den Gebirgskantonen – den Herren Kollegen Cotti, Pini und Cantieni – zugehört habe, kam mir der bernische Ausspruch in den Sinn, «mer hei's u vermöge's». Wir haben es ja nicht nötig, wir sind ja so wohlhabend. Wir haben es ja nicht nötig, dass die Benutzer dieser Bauwerke uns helfen, die Unterhaltskosten zu decken. Mein

lieber Herr Kollege Cotti, Sie sind natürlich Vertreter des Tessins; ich dagegen nur Bewohner des Tessins, und zwar nicht nur vorläufig, sondern vermutlich bis an mein Lebensende. Aber ich behaupte Ihnen gegenüber, dass die Bevölkerung des Tessins nicht so argumentiert und empfindet wie Sie. Kein Mensch begreift, wieso das diskriminierend sein soll, wenn die Benutzer dieser Bauwerke die Unterhaltskosten mitbezahlen.

Wenn Sie Leute aus der Leventina fragen würden, ob ihnen das schädlich scheinen würde, wenn vielleicht 10 Prozent weniger diesen Weg in den Süden benutzen würden, weil sie zum Beispiel eine Tunnelgebühr von 10 Franken bezahlen müssten, so würden wahrscheinlich alle sagen: Um Gottes Willen, sofort, dann könnten wir wenigstens wieder über die Strasse gehen.

Also, ich bitte doch hier nicht *a priori* einfach ein Argument, das nun dutzendmal wiederholt wurde, als Wahrheit hinzustellen. Das stimmt nicht und ist nicht richtig. Wenn Herr Cantieni hier sagt, es würden staatspolitische Barrieren aufgerichtet, falls Tunnelgebühren eingeführt würden, dann muss ich ihm sagen: Ich sehe wirklich nicht, wieso das eine staatspolitische Barriere sein soll. Da muss ich sagen, dass also alle jene, die von Genf in den Kanton Zürich reisen wollen, eine staatspolitische Barriere überwinden müssen, sofern sie kein eigenes Auto haben, weil sie nämlich den Zug auch bezahlen müssen, der sie von Genf nach Zürich führt. Das hat doch überhaupt nichts mit staatspolitischen Barrieren zu tun. Es hat höchstens etwas damit zu tun, dass die Topographie der Strecke in den Südkanton etwas schwieriger ist als jene der Verbindung zwischen Genf und Zürich. Und nun muss ich erneut fragen: Wieso sollen wir uns dann nicht von diesem ungeheuren Durchgangsverkehr etwas bezahlen lassen, um diese Werke unterhalten zu können? Warum wollen Sie dann aus anderen Mitteln von anderen Leuten, die es überhaupt nicht brauchen, die das Werk nicht benutzen, alles bezahlen lassen?

Ich bedaure, wenn hier so getan wird, als ob diese Initiative *de facto* bereits abgeschrieben wäre. Es ist kein Zweifel und darf offen gesagt werden, dass eine Möglichkeit besteht, dass man darauf verzichtet, nämlich dann, wenn die Autobahnvignette durchgeht. Aber vorläufig ist die Autobahnvignette nur von unserem Rat akzeptiert. Es kommt noch der Ständerat; wir wissen überhaupt noch nichts. Wenn wir aber hier bereits diese parlamentarische Initiative begraben, nehmen wir ein weiteres Eisen aus dem Feuer, das uns helfen könnte, unsere Probleme zu lösen. Ich bitte Sie deshalb, der parlamentarischen Initiative Weber zuzustimmen.

Weber Leo: Ich habe meine Initiative vor zwei Tagen begründet. Ich habe dem nichts beizufügen. Neue Dinge sind heute nicht gesagt worden. Ich habe deshalb auch nicht zu antworten.

Ich möchte die freundlichen Worte der Tessiner Kollegen herzlich verdanken, besonders jene, die sich mit der Qualifikation meiner Person als Parlamentarier befasst haben, und ich möchte diesen Weihrauch, der mir gespendet worden ist, gerne auf den Urheber übertragen. Unser Ziel besteht darin – wir haben das immer deutlich gesagt –, dass der Transitverkehr belastet wird. Die Form ist für uns weniger wichtig; aber entscheidend ist, dass eine Belastung stattfindet. Sie haben heute mit Ihrem Entscheid für die Autobahnvignette einen ersten Pfahl eingeschlagen; wir glauben aber an die Autobahnvignette erst, wenn sie von Volk und Ständen angenommen ist. Das ist noch lange nicht der Fall. Wir werden dann, wenn sie von Volk und Ständen angenommen sein sollte, unsere Position überprüfen. Vorher lassen wir die Volksinitiative voll laufen. Die parlamentarische Initiative empfehle ich Ihrem gnädigen Urteil.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat hat gegenüber dieser Tunnelgebührenfrage seit Jahren eine ablehnende Haltung eingenommen. Ich habe Ihnen unsere Stellungnahme bereits begründet. Nationalrat Oehen sagt, die Benutzer dieser Strassentunnels sollen an die Finanzierung der

Kosten mittragen. Ich kann nur wiederholen: Das tun sie bereits, und zwar in ausreichendem Masse, weil diese Tunneln Bestandteile des Nationalstrassennetzes bilden. Sie tun es über den Zollzuschlag von 30 Rappen und die 42 Prozent Anteil am Grundzoll von 60 Prozent, der zweckgebunden für den Bau und Unterhalt der Strassen verwendet wird. Wir haben ja in einigen Jahren den Vorschuss des Bundes bereits zurückbezahlt.

Ein Zweites: Ich habe bereits darauf hingewiesen: Wenn man die parlamentarische Initiative so realisieren wollte, wie sie formuliert ist, dass die Erträge aus derartigen Tunnelgebühren zur Deckung der Bau- und Unterhaltskosten dieser Bauwerke – «dieser Bauwerke», so steht es in der Initiative – zu verwenden seien, dann wäre dieser Zweck bald erfüllt, weil die Finanzierung über die Erträge aus den Treibstoffzöllen schon ausreichend gesichert ist.

Ich bitte Sie erneut, die Initiative abzulehnen und dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Nichteintreten)

118 Stimmen

Für den Antrag Weber Leo (Eintreten)

12 Stimmen

76.230

Parlamentarische Initiative. Treibstoffzölle (Schär)

Initiative parlementaire. Droits sur les carburants (Schär)

Anträge siehe Seite 1205 hiervoor

Propositions voir page 1205 ci-devant

M. Bonnard: Le groupe libéral appuiera la proposition de la commission qui demande au Conseil national de renoncer à faire usage de son droit d'initiative.

Néanmoins, il convient de préciser que nous émettons quelques réserves à l'égard des intentions manifestées par le Conseil fédéral. En effet, nous pensons qu'il est nécessaire de maintenir dans la constitution la règle selon laquelle seule une part des droits de base tombe dans la caisse générale de l'Etat, le solde allant aux dépenses routières. La répartition actuelle que vous connaissez, et qui est de deux cinquièmes d'un côté et de trois cinquièmes de l'autre, est acceptable. On pourrait la modifier dans le sens moitié-moitié, mais, à notre avis, il ne faut pas aller au-delà, sinon les usagers de la route auraient le sentiment de payer trop pour les dépenses générales de l'Etat. En revanche, nous acceptons l'idée du Conseil fédéral d'étendre l'affectation de la taxe supplémentaire à l'ensemble des dépenses routières. En effet, c'est au niveau cantonal et communal que le déficit du compte routier est le plus sensible. Il est donc juste que cantons et communes reçoivent une part des recettes douanières qui proviennent des usagers de la route. C'est pourquoi d'ailleurs nous voterons tout à l'heure la proposition qui nous invite à soutenir la motion du Conseil des Etats.

Enfin, puisque la Confédération décharge les cantons de certaines de leurs dépenses routières, nous pensons qu'il est indispensable que ces derniers prennent à leur charge d'autres dépenses fédérales et nous considérons que cette compensation devra être expressément prévue.

Schär: Im Dezember 1976 habe ich eine Einzelinitiative in der Form einer allgemeinen Anregung eingereicht mit dem Inhalt, Artikel 36ter der Bundesverfassung sei auf dem Wege der Partialrevision in dem Sinne abzuändern, dass die Erträge aus dem Bundes aus der Erhebung von Zöllen auf Treibstoffen vollständig in die allgemeine Bundeskasse fliessen, und dass die Zweckbindung der Zuschläge auf Treibstoffzöllen aufgehoben werde. Dabei wäre dafür zu sorgen, dass die Rechtsgrundlage für die Bundesbeiträge an die Kosten der Nationalstrassen weiterhin erhalten bleibe. Sodann sei eine neue Rechtsgrundlage für die Ausrichtung von Beiträgen des Bundes an öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen.

Das Geschäft wurde damals bis zum Erscheinen der Botschaft des Bundesrates zur Gesamtverkehrskonzeption verlagert, wurde dann aber auf Antrag unserer Fraktion auf die Traktandenliste gesetzt bzw. durch das Büro der Kommission Nebiker zugewiesen. Zur Begründung meiner Initiative habe ich seinerzeit unter anderem folgende Argumente, die heute noch ihre volle Gültigkeit haben, vorgebracht:

Angesichts des gegenwärtigen Finanzengpasses der öffentlichen Haushalte ist der Staat mehr denn je gezwungen, Prioritäten zu setzen; im Bereich des Verkehrs ist er aber dazu wegen der Zweckbindung nicht in der Lage. Das führt dazu, dass dem öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren noch weniger Mittel zufließen werden als bisher, während beim Strassenbau kaum Einschränkungen zu erwarten sind. Der Bund muss aber in die Lage versetzt werden, eine Verkehrsinvestitionspolitik zu verfolgen, die auf einem integrierten Konzept für alle Verkehrsbelange beruht, nicht auf voneinander unabhängigen Konzepten für die verschiedenen Verkehrsträger. Der Bundesrat wird in seiner auf Frühjahr 1982 angekündigten Botschaft über das Gesamtverkehrskonzept einen Vorschlag für die Neugestaltung des Verfassungsartikels 36ter vorlegen. Darin wird meiner Initiative weitgehend Rechnung getragen, d. h. der Bundesrat sieht unter anderem folgende Postulate vor: Aufhebung der Zweckbindung des Grundzolles auf Treibstoffe, also statt nur 40 Prozent des Treibstoffgrundzolles werden 100 Prozent in die Bundeskasse fliessen. Zweitens: Der Zollzuschlag wird beibehalten und auf 30 Rappen pro Liter Benzin fixiert. Die Zweckbindung aber wird erweitert, so dass auch der Nationalstrassenunterhalt, Immissions-schutzbauten und andere Vorkehrungen im Interesse des Umweltschutzes durch den Bund finanziert werden können. Unter den gegebenen Bedingungen habe ich mich bereit erklärt, meine Initiative zurückzuziehen. Ich weiss zwar nicht, ob dies überhaupt rechtlich möglich ist. Das werden die Juristen entscheiden. Jedenfalls stimme ich dem Antrag der Kommission zu, ihrerseits die Initiative nicht zu ergreifen.

Nebiker, Berichterstatter: Sie haben gesehen, Herr Schär zieht seine Initiative zurück und beantragt selbst, ihr keine Folge zu leisten, also nicht darauf einzutreten. Er hat seinen Rückzug schon in der Kommission angekündigt, und jetzt müssen wir noch über diesen Abschreibungsbeschluss beschliessen. Ich bitte Sie, diesem zuzustimmen. Übrigens an alle persönlichen Initianten: Sie sehen, in welche Situation Sie mit einer parlamentarischen Initiative kommen können. Sie können sie nicht einmal mehr zurückziehen, wenn Sie wollen, sondern diesem Rückzug muss der Rat auch noch zustimmen. Deshalb bitte ich Sie, jetzt diesem Rückzug und der Kommission zuzustimmen.

M. Houmard, rapporteur: Nous traitons maintenant des droits sur les carburants. M. Schär avait déposé une initiative concernant les droits et les surtaxes sur les carburants. Or, après avoir été entendu par la commission, M. Schär a retiré son initiative. En conséquence, la commission vous propose de ne pas faire usage du droit d'initiative.

Le président: Le Conseil fédéral renonce à prendre la parole et se rallie aux propositions de la commission qui propose donc de ne pas faire usage du droit d'initiative.

Zustimmung – Adhésion

80.933

**Motion des Ständerates (Gadient)
Treibstoffzollzuschlag. Zweckbindung
Motion du Conseil des Etats (Gadient)
Surtaxe sur les carburants. Affectation**

Anträge siehe Seite 1206 hiavor
Propositions voir page 1206 ci-devant

Postulat der Kommission

Neuverteilung der Treibstoffzölle und -zollzuschläge

Der Bundesrat wird eingeladen, Vorschläge auf Änderung der geltenden Verfassungsbestimmungen betreffend Erhebung und Verwendung der Treibstoffzölle und Treibstoffzollzuschläge bzw. der darauf basierenden Bundesbeschlüsse vorzulegen.

Dabei ist vorzusehen, dass höchstens die Hälfte des Treibstoffzolles für motorische Zwecke sowie ein Zollzuschlag von 30 Rappen auf solchen Treibstoffen insbesondere verwendet werden für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, für das gesamte Strassenwesen und für Massnahmen zur Entlastung der Strassen.

Postulat de la commission

Nouvelle répartition du produit des droits d'entrée et de la taxe supplémentaire sur les carburants

Le Conseil fédéral est chargé de présenter des propositions tendant à modifier les dispositions constitutionnelles qui régissent actuellement la perception et l'utilisation des droits d'entrée et de la taxe supplémentaire sur les carburants, ainsi que les arrêtés fédéraux qui en découlent.

En l'occurrence, il faudra prévoir d'affecter au maximum la moitié du produit des droits d'entrée, ainsi qu'une taxe douanière supplémentaire de 30 centimes sur les carburants pour véhicules à moteur à la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales, au secteur routier dans son ensemble et à des mesures visant à décharger le réseau routier.

Nebiker, Berichterstatter: Eingangs nur ein paar Stichworte zur Diskussion, die folgen wird. Wir haben eine Motion des Ständerates, ursprünglich eingereicht von Herrn Ständerat Gadient, die beim Treibstoffzollzuschlag die Zweckbindung auf Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen sowie auf das gesamte Strassennetz von Bund, Kantonen und Gemeinden erweitern will. Die Motion des Ständerates spricht nicht vom Treibstoffgrundzoll. Es geht nur um den Treibstoffzollzuschlag und die Erweiterung seiner Verwendung.

Wie Sie wissen, hat der Bundesrat, jetzt in seiner Schublade und bald offenbar auch in der Vernehmlassung, einen oder mehrere eigene Vorschläge, mit denen er ebenfalls die Zweckbindung erweitern will, und zwar des Zollzuschlages für alle Strassen. Herr Bundesrat Ritschard wird darüber selbst berichten. Hingegen möchte er den Grundzoll von einer Zweckbindung entlasten und aus dem Grundzoll noch das, was nötig ist, für den Strassenbau aufwenden. Das ist die Absicht des Bundesrates.

Weil gerade das Verfahren vor dem Vernehmlassungsverfahren steht, möchten wir jetzt von der Kommission aus den Bundesrat nicht mit einer Motion blockieren, die ihn dann in eine ganz bestimmte Richtung zwingt. Wir möchten im Vernehmlassungsverfahren eine breite Meinungsbildung ermöglichen. Wie Sie wissen, ist die Zweckbindung der Treibstoffzölle ein ausserordentlich heisses Eisen. Wir haben immer wieder darauf hingewiesen, und wir möchten jetzt im Vorfeld des Vernehmlassungsverfahrens mit einer Motion nicht eine bestimmte Richtung festlegen. Wenn wir der Motion des Ständerates zustimmen, dann muss der Bundesrat unseren Willen, den Willen des Rates, vollziehen, d. h., er muss dann die Vernehmlassung quasi mit unserem Beschluss einleiten. Das ist möglich, aber nicht zweckmässig, sonst fühlen sich die Leute, die sich vernehmen lassen

müssen, durch unseren vorweggenommenen Entschluss vor den Kopf gestossen.

Aus diesem Grunde hat sich die Kommission zu einem Postulat entschlossen, nicht weil uns das Problem nicht gewichtig genug erscheint, sondern weil wir wollen, dass genau jetzt, im richtigen Moment, nicht der Bundesrat bei seinen Entscheidungen blockiert wird. Wir haben uns zu einem Postulat entschlossen, das ebenfalls die Zweckerweiterung beinhaltet. Hingegen wollen wir nicht so weit gehen – aus abstimmungstechnischen Beurteilungen heraus – und die Zweckbindung beim Grundzoll grundsätzlich aufheben, sondern ein Teil der Zweckbindung, bis maximum 50 Prozent, sollte erhalten bleiben. Die Zweckbindung des Zollzuschlages sollte wiederum auf das gesamte Strassenwesen erweitert werden. Wir sehen, dass die Zweckbindung nur für den Strassenbau allein nicht die klügste aller Lösungen ist. Es gibt auch Massnahmen, die den Verkehr auf den Strassen entlasten. Deshalb schlagen wir vor, man sollte prüfen, ob nicht Zölle und Zollzuschläge auch für solche Massnahmen zur Verfügung gestellt werden können. Das sind zum Beispiel: Huckepackverkehr, Unterstützung des Park-and-Ride-Systems, Erstellen von Parkplätzen; das sind zum Beispiel auch Beiträge an die Eigentrossierung von Vorortbahnen. Dann profitieren beide davon, die Strasse ist dann frei für den Strassenverkehr, und die Bahn kann ebenfalls freier zirkulieren und attraktiver werden. Wir wollen mit diesen Zollzuschlägen nicht eine Defizitdeckung des öffentlichen Verkehrs erreichen. Das muss ich deutlich sagen. Es geht nur um allfällige Investitionen, die zum Ziele haben, den Strassenverkehr zu entlasten, und zwar durchaus im Interesse des Verkehrsteilnehmers auf der Strasse. Es bestünde auch die Möglichkeit in der von Herrn Biderbost vorgeschlagenen Richtung. Das ist auch eine Entlastung der Strasse, wenn man etwas in bezug auf den Autoverlad im Tunnel macht. Das stellen wir in Postulatform zur Diskussion.

Ich beantrage Ihnen deshalb, die Motion des Ständerates abzulehnen. Sie liegt grundsätzlich schon in der richtigen Richtung, aber wir wollen jetzt den Bundesrat nicht blockieren. Deshalb beantragen wir Ihnen Zustimmung zum etwas weiteren, etwas offeneren Postulat der Kommission. Wir müssen in diesen Verkehrsfragen nun mit einem etwas grösseren Horizont diskutieren und sollten uns nicht im jetzigen Moment festlegen.

M. Houmard, rapporteur: Nous traitons le texte de la motion du Conseil des Etats. Cette motion Gadient prévoyait d'assouplir l'affectation du produit des droits supplémentaires sur les carburants, sans pour autant réduire les taux. Elle préconisait l'utilisation de ces fonds aussi bien pour entretenir les routes nationales que pour aider les cantons à en financer la construction.

Nous avons accepté ce principe; mais nous sommes d'avis qu'en traitant les deux objets, c'est-à-dire les droits sur les carburants et la surtaxe, sous forme de postulat, on pourrait mieux résoudre la question, dans l'état actuel des choses. Notre postulat va dans cette direction; nous préconisons, en l'occurrence, d'affecter la moitié au plus des droits d'entrée sur les carburants pour véhicules à moteur et la surtaxe, c'est-à-dire les 30 centimes, à l'exploitation et à l'entretien des routes nationales, au secteur routier en général, et à des mesures visant à décharger le réseau routier. Les problèmes liés au ferroutage pourraient donc être traités eux aussi dans le cadre de ce postulat. On va ainsi dans la direction de ce qui a été voté, il y a trois jours, en vue d'alléger le trafic routier.

La commission vous demande donc de ne pas accepter la motion, mais de vous rallier à son postulat qui traite, je le répète, deux problèmes, à savoir celui des droits et de la surtaxe, d'une part, et celui de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales et de l'ensemble du réseau routier, d'autre part.

Le président: Nous avons deux propositions d'adhésion à la motion, dont l'une de M. Blocher, à qui je donne la parole.

Blocher: Ich beantrage Ihnen im Namen meiner Fraktion, der Motion des Ständerates zuzustimmen und das vorgeschlagene Postulat abzulehnen. Warum? In den letzten zwei, drei Tagen war hier immer die Rede davon, dass die Ausgaben für die Strassen und den privaten Verkehr durch die Abgaben, wie sie von den Automobilisten erbracht werden, nicht gedeckt würden. Wir haben heute den Treibstoffzoll und die Zollzuschläge als die dazu geeigneten Mittel diskutiert. Es ist ersichtlich, dass die Treibstoffzollzuschläge in den nächsten Jahren nicht mehr voll für den Bau von Nationalstrassen verwendet werden. Das ist eine Tatsache, wie sie vor uns steht. Es ist richtig, dass man jetzt diese Zweckbindung lockert und ausdehnt auf den Unterhalt dieser Nationalstrassen wie den Bau von anderen Strassen der Kantone und Gemeinden, gemäss entsprechenden Aufwendungen.

Die Motion des Ständerates verlangt das in klarer Form vom Bundesrat. Es ist ein eindeutiges Konzept. Anders das Postulat. Jetzt soll plötzlich jede Zweckbindung aufgelöst werden, sowohl für Treibstoffzölle als auch für Zollzuschläge. Nun wird gesagt, das Postulat gebe dem Bundesrat einen klaren Auftrag. Ich bitte Sie, dieses Postulat einmal zu lesen. Im zweiten Absatz heisst es: «Neu ist vorzusehen, dass höchstens die Hälfte des Treibstoffzolles für motorische Zwecke sowie ein Zollzuschlag von 30 Rappen aus solchen Treibstoffen insbesondere verwendet werden für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, für das gesamte Strassenwesen und für Massnahmen zur Entlastung der Strasse.»

Zur Entlastung der Strasse: Darunter können Sie fast alles subsumieren, was Sie wollen. Sie können beispielsweise auch die Tarife für die Bahnen mit diesem Geld senken, damit mehr Leute auf den Zug umsteigen und damit die Strassen nicht belastet werden. Aber diese Zweckbindung ist ja nur «insbesondere» gegeben, also sind scheinbar noch viele andere Dinge auch machbar.

Ich betrachte es als richtig, dass wir beim Treibstoffzollzuschlag – wie der Ständerat dies getan hat – dem Bundesrat eine klare Marschrichtung aufzeigen; in bezug auf die Treibstoffzölle hat der Bundesrat dann freie Hand, aber wir sind nicht bereit, den Bundesrat mit einem so verschwommenen Postulat festzulegen.

In den vergangenen Wochen ist gesagt worden, es mangle an Führung im Bundesrat. Auch in dieser Debatte ist das immer wieder erwähnt worden. Ein solches Postulat ist aber Ausdruck einer Führungslosigkeit des Parlamentes. Der Bundesrat kann mit diesem Postulat nichts oder alles anfangen, und es werden sich alle Kreise später auf dieses Postulat berufen.

Hingegen ist die Motion des Ständerates klar. Sie zeigt eine Marschrichtung auf, die auch politisch real ist. Wir dürfen nicht glauben, dass wir jetzt nach Einführung einer Schwerkverkehrsabgabe, einer Autobahnvignette, einer Lockerung der Zweckbindung der Treibstoffzollzuschläge nun auch noch eine Lockerung der Treibstoffzölle in irgendeiner Richtung zulassen können; das wird von keiner Seite akzeptiert werden. Am Schluss hätten wir einen Scherbenhaufen.

Hingegen wäre eine solche Lockerung beim Treibstoffzollzuschlag, wie der Ständerat das beschlossen hat, auch durchzubringen, weil klar ersichtlich ist, dass die Mittel für den Bau der Nationalstrassen nicht benötigt werden; also kann diese Zweckbindung ausgeweitet werden.

Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen und der Motion des Ständerates zuzustimmen.

Kaufmann: Wir sollten nun nicht am Schluss noch den klaren Faden, den wir jetzt wiedergefunden haben, in einer untergeordneten Angelegenheit verlieren. Ich beantrage Ihnen, der Motion des Ständerates zuzustimmen. Es gibt keinen vernünftigen Grund, warum man den Ständerat in dieser Frage brüskieren soll. Er will die Zweckerweiterung beim Zollzuschlag. Das wollen wir alle, das will auch die Kommissionmehrheit mit ihrem Postulat. Und was bedeutet die Zustimmung zur Ständeratsmotion? Wir erhalten

einen Bericht und einen Antrag des Bundesrates und können dann wieder abwägen, ob wir für oder gegen eine Zweckerweiterung sein wollen. Ich verstehe daher nicht, warum wir jetzt hier in diesem Rat diese Motion des Ständerates ablehnen sollen. Für die Ablehnung macht man etwa geltend: «Ja, wir machen jetzt ja ein generelles Postulat, das in der Sache weiter geht und auch den Grundzoll miterfasst. Also braucht man die Motion gar nicht mehr.» Ich bin durchaus der Meinung, dass man auch den Grundzoll bei der Revision des Artikels 36ter mitüberprüfen muss. Das macht der Bundesrat ja ohnehin. Aber wir können ohne weiteres diesem Postulat zustimmen wie auch der Motion des Ständerates. Es gibt zahlreiche Beispiele von Vorstössen, die sich teilweise decken. Hier haben wir einen solchen Fall. Bei der Zweckerweiterung des Zuschlages ist die Kommissionmehrheit mit dem Ständerat einer Meinung. Also stimmen wir der Motion zu und nicht dem schwächeren Postulat. Persönlich bin ich aber auch für das sachlich weitergehende Postulat.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen Zustimmung zur Motion des Ständerates und Zustimmung zum Postulat.

M. Cavadini: Nous avons craint une certaine confusion dans le vaste débat qui nous a occupés et qui a trait, somme toute, plus à la rentabilité que peuvent offrir divers usagers de la route qu'à une politique financière cohérente que nous tentons également de dégager à travers le même débat. Notre appréhension n'a pas été dissipée. Nous continuons à déplorer que l'ensemble de ces objets routiers n'ait pas été renvoyé à la discussion du rapport annoncé par le Conseil fédéral pour le printemps prochain. Aussi ne pouvons-nous pas nous défaire du sentiment qu'à travers ces difficultés financières, nous ne tentions fort maladroitement une première définition d'une politique routière, que nous le voulions ou non. C'est regrettable. Nous exprimons donc une crainte, et nous demandons une assurance.

Nous voyons d'un bon œil que le produit total des droits supplémentaires sur les carburants permette non seulement de couvrir les frais annuels de construction des routes, mais autorise en même temps l'amortissement rapide de l'avance consentie au titre de la construction des routes nationales. Nous sommes heureux également que, dans quelque vingt mois, cette avance soit remboursée. Mais nous ne voudrions pas alors que, dans la révision du dossier, on en vienne à différer les investissements importants qui restent à faire.

Nous rappelons que toute une partie du pays bénéficie d'un réseau autoroutier bien structuré, mais qu'une autre souffre d'un retard qui s'accroît. On a parlé, lors de l'examen sur l'éventualité de percevoir un péage sur les tunnels, de la nécessaire solidarité helvétique, de l'égalité de traitement indispensable entre les différentes régions de notre pays. L'argument nous paraît, en tout cas, aussi fort ici. Il y aurait une injustice criante et l'on commettrait une faute politique majeure en sacrifiant la terminaison du réseau routier sur le seul autel des finances fédérales.

Nous demandons au Conseil fédéral de nous donner l'assurance qu'il est bien dans les mêmes sentiments et qu'il peut nous rassurer. Nous savons tous que la base constitutionnelle, constituée par l'article 36ter, doit être modifiée, voire supprimée. Mais nous ne voudrions pas qu'en souffrent les cantons qui n'ont eu jusqu'ici que le tort d'être en dehors des axes reliant les grandes agglomérations de notre pays. La solidarité confédérale serait alors à ranger au rang des vieilles lunes.

Un mot encore. En appuyant la motion – car en effet il nous paraît antinomique de vouloir à la fois soutenir la motion et le postulat – en appuyant la motion du Conseil des Etats, le groupe libéral ne veut pas vider de son sens la procédure de consultation qui est en cours. Nous ne préjugeons rien de son résultat, nous croyons au contraire qu'elle pourrait donner une idée de l'ampleur souhaitée pour la répartition de ces ressources, mais nous voulons, par notre acceptation, ancrer dans les textes la proposition du

Conseil des Etats. Le postulat ne donne pas les mêmes garanties et nous vous demandons de l'écartier.

Lüchinger: Die freisinnig-demokratische Fraktion ist der Meinung, dass wir in dieser Sache nichts präjudizieren sollten. Wir erwarten ja so rasch wie möglich die Botschaft des Bundesrates zu dieser ganzen Frage, und wenn die Botschaft da ist, werden wir alle Gelegenheit haben, in den Kommissionen und Fraktionen in aller Länge die Frage zu diskutieren und zu behandeln. In unserer Fraktion sind sogar Stimmen laut geworden, man müsse alle Vorstösse, auch das Postulat der Kommission, aus diesem Grunde ablehnen. Auf jeden Fall geht es nicht an, in diesem Stadium nun eine Motion zu überweisen, die für den Bundesrat verbindlich ist. Die Motion begrenzt die Zweckerweiterung des Benzin-zollzuschlages auf die Strasse. Das Postulat der Kommission geht weiter und sieht noch gewisse Zweckerweiterungsmöglichkeiten auch zugunsten des öffentlichen Verkehrs vor. Es wird eine der Hauptfragen der kommenden Diskussion über die Neuordnung der Treibstoffzölle sein, ob wir den öffentlichen Verkehr noch einschliessen können, was ich persönlich begrüsse. Herr Kaspar Meier hat Ihnen heute gesagt, dass der TCS der Inner-schweiz mindestens schon mit der Hälfte der Stimmen einer solchen Erweiterung zugunsten des öffentlichen Verkehrs zugestimmt hat. Persönlich kann ich Ihnen mitteilen, dass die Verkehrskommission des ACS des Kantons Zürich auch einer solchen Zweckerweiterung zugunsten des öffentlichen Verkehrs zugestimmt hat. Es ist da eine Entwicklung im Gang, die sehr interessant ist. Das werden wir verhandeln müssen, wenn die Botschaft vorliegt. Darum bitte ich Sie namens der freisinnig-demokratischen Fraktion, die verbindliche Motion des Ständerates abzulehnen, dagegen das Postulat der Kommission zu überweisen, nicht als der Weisheit letzter Schluss, aber als eine Empfehlung an den Bundesrat.

Herr Christoph Blocher hat gemeint, es sei Führungslosigkeit, wenn wir nun nicht im Sinne einer verbindlichen Motion entscheiden. Ich möchte sagen: es ist eine Frage der seriösen Arbeit. Wir können nicht in einer halben Stunde auch noch die Treibstoffzollfrage lösen wollen.

Jost: Ich bedaure es sehr, meinem lieben Freund Lüchinger widersprechen zu müssen. Als ich von den Anträgen der Vorberatungskommission Kenntnis erhielt, konnte ich mich des Eindruckes nicht erwehren, dass unsere Politik betreffend die Verkehrsabgaben derart komplex geworden ist, dass wir nicht nur Gefahr laufen, in eine der Sache wenig förderliche Zeitnot zu geraten, sondern dass wir grosse Mühe haben werden, die erforderlichen Prioritäten nach Massgabe des politisch Möglichen und Tragbaren zu setzen.

Bei der Vielfalt der kommenden Vorlagenpalette muss meines Erachtens – und da gehe ich mit der Kommission einig – die Treibstoffzollfrage im Vordergrund stehen. Es geht dabei um finanzielle Grössenordnungen, die nicht unbedacht aufs Spiel gesetzt werden dürfen, um Einnahmen aber auch, die für die Zukunft noch keineswegs als gesichert betrachtet werden dürfen. Wenn wir einen Scherbenhaufen vermeiden wollen, so kann dies nur über ein wohlwogenes, schrittweises Vorgehen mit einer sachgerechten Politik der Verkehrsabgaben erfolgen, die sich in allererster Linie auf Bestehendes und Bestbewährtes konzentrieren sollte. Mit der seitens des Ständerates gutgeheissenen Motion, die lediglich den Treibstoffzollzuschlag mit einer erweiterten Zweckbestimmung beinhaltet, wird ein solches, meines Erachtens sehr vernünftiges und zweckdienliches Vorgehen beantragt, ein Vorgehen, das nicht allein die finanziell gewichtigste, gut eingeführte und nicht umstrittene Verkehrsabgabe beinhaltet, sondern das auch die erforderliche Flexibilität für die Ausgestaltung weiterer Vorlagen gewährleistet.

Das Postulat der Kommission aber plädiert für eine Gesamtvorlage mit erheblichen Erweiterungen der Zweckbestimmung, speziell mit dem sehr diffusen Anhängsel:

«...wonach diese auch für Massnahmen zur Entlastung der Strassen Verwendung finden sollen.»

Über die Bandbreite und das Gewicht solcher Anliegen werden die Meinungen aber sehr weit auseinandergehen, und es wird kaum jemals möglich sein, sie auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Die Beratung einer solchen Vorlage wird deshalb sehr viel Zeit beanspruchen, und sie trägt zum vorneherein den Keim zu vielfältigen Meinungs-differenzen und auch zu einem negativen Entscheid in sich. Aus staatspolitischen, verkehrsplanerischen, finanziellen und zeitlichen Gründen können und dürfen wir es uns aber nicht leisten, mit diesen tragenden Säulen unserer Verkehrsfinanzpolitik zu experimentieren. Ich bin deshalb der Meinung, dass der Motion des Ständerates, die eine absolut klare, begründete und zeitlich rasch realisierbare Priorität setzt, gegenüber dem Postulat der Kommission der Vorzug gegeben werden sollte.

Affolter: Die Motion des Ständerates ist ein verbindlicher Auftrag, eine Vorlage mit einer engen Zweckbindung für den Bau und Unterhalt von Kantons- und sogar Gemeindestrassen vorzulegen. Dies bedeutet aber auch eine Weiterführung des Finanzierungsautomatismus für den Strassenbau. Gerade dieser Automatismus hat uns indessen die zur Diskussion gestellten Probleme eingebrockt. Grundsätzlich sollten ohnehin Zölle und Steuern nicht zweckgebunden sein. In dieser Frage haben wir aber keine Wahl. Wir müssen die Zweckbindung der Treibstoffzölle und Treibstoffzollzuschläge neu überprüfen. Deshalb bitte ich Sie, mit der Unterstützung des Postulates der vorberatenden Kommission zu ermöglichen, dass die vom Kommissionspräsidenten erwähnten Möglichkeiten offenstehen, beispielsweise die Regelung des Huckepackverkehrs, aber auch unter Umständen die Erfüllung von Wünschen, wie sie heute morgen in diesem Saale von Walliser Kollegen angebracht worden sind. Schliesslich wäre auch die Gesamtverkehrskonzeption zu erwähnen, wo eine Regelung über die Verkehrsfonds überhaupt noch nicht getroffen ist.

Im weiteren möchte ich unserem Rat zu bedenken geben, dass wir ja gute Übung haben, Motionen, also verbindliche Aufträge, dem Bundesrat zu überweisen, und wenn der Bundesrat seine Arbeit getan hat, streiken wir. Das ist ein weiterer Aspekt, den wir in dieser Frage berücksichtigen müssen. Es geht hier überhaupt nicht darum, den Ständerat zu brüskieren, sondern darum, die Frage der Zweckbindung dieser Treibstoffzoll- und Zollzuschlagseinnahmen zu überprüfen.

Ich bitte Sie im Namen der sozialdemokratischen Fraktion, die Motion des Ständerates abzulehnen und das Postulat der vorberatenden Kommission zu unterstützen.

Bundesrat Ritschard: Der Ständerat hat die Motion Gadiant gegen den Widerstand des Bundesrates gutgeheissen, gegen das Votum von Herrn Kollege Hürlimann, bei dem diese Probleme damals noch behandelt worden sind. Wir teilen zwar ganz klar die Auffassung, dass sowohl der Treibstoffzoll als auch der Treibstoffzollzuschlag in der bisherigen Höhe beizubehalten sind. Um zu erreichen, dass die Zweckbindung erweitert werden wird, kann man aber nicht einzig und allein die Zweckbindung des Treibstoffzollzuschlages auf weitere Strassenbereiche ausweiten. Man muss, wenn man zu einem vernünftigen Ziel kommen will, auch die Zweckbindung des Treibstoffgrundzolls in die Überprüfung miteinbeziehen.

Wenn die Motion des Ständerates Gesetz oder Verfassung würde, dann hiesse das, dass der Bund den Nationalstrassenunterhalt und – ich formuliere das nach der Motion – weitere Strassenausgaben der Kantone von rund 400 Millionen Franken ohne jede Kompensation zu übernehmen hätte, denn mit dem Treibstoffgrundzoll wird ja bereits ein Teil dieser Einnahmen für Strassenausgaben an die Kantone verteilt. Und nun kommt die Motion Gadiant und will darüber hinaus auch noch vom Treibstoffzollzuschlag, von diesen 30 Rappen, rund 400 Millionen Franken an die Kantone verteilen, ohne dass der Bund dafür eine Kompensa-

tion hätte. Ich glaube, dass eine solche Mehrbelastung für den Bund – diese neuen Ausgaben, die er da an die Kantone leisten müsste – gegenwärtig einfach nicht zu verantworten ist.

Ich habe hier den Bericht an den Bundesrat. Er enthält zwei Varianten für die Änderung der Bundesverfassung im Sinne der Kommission und meiner Darlegungen und liegt auf dem Tische des Bundesrates. Wir werden wahrscheinlich an der nächsten oder ganz sicher an der übernächsten Sitzung entscheiden, und wir werden nachher die Vernehmlassung einleiten können, so dass Sie im Frühling, vor der Märzsession, die entsprechende Vorlage erhalten werden.

Ich rede aber vor allem auch deshalb, und bitte Sie, das doch zu beachten – ich verstehe da Herrn Bonnard etwas schlecht, ich habe es ihm schon gesagt –, weil wir für das Postulat sind, da es hier um eine Verfassungsänderung geht. Wir müssen also obligatorisch – und in diesem Fall ist das auch zweckmässig – eine Vernehmlassung bei den Kantonen, auch bei den Parteien, bei den Wirtschaftsverbänden, bei den Organisationen des Verkehrs, also bei den Beteiligten, durchführen. Selbstverständlich werden wir das Problem mit den Kantonen und auch noch mit den Verkehrsverbänden besprechen.

Wenn sich aber das Parlament jetzt schon auf eine Motion festlegt und dann das Ganze präjudiziert, dann ist das ein verbindlicher Verwaltungsauftrag an den Bundesrat – es ist gesagt worden. Wir könnten gar nichts anderes vorschlagen als das, was uns das Parlament vorgeschrieben hat. Und das würde bedeuten, dass die Vernehmlassung zur Farce wird. Jene, die dann eine Vernehmlassung schreiben müssen oder sollen, werden uns mit Recht antworten: Was hat das für einen Sinn? Das Parlament hat die Sache ja bereits entschieden. Es will alles über den Treibstoffzollzuschlag machen. Und ich glaube, dass eine solche Vernehmlassung das nützliche Institut an sich abwerten würde. Die Sache wäre dann gelaufen. Ich bin deshalb Prof. Schär sehr dankbar, dass er aus diesem Grunde und aufgrund dieser Zusicherung seine Einzelinitiative zurückgezogen hat. Man sollte mit dem Mitspracherecht, vor allem der Kantone, aber auch der Organisationen und Parteien, das verfassungsrechtlich verankert ist, nicht so leichtfertig umgehen und es quasi zur Alibiübung machen. Eine echte Mitwirkung im Rahmen dieser Vernehmlassung muss möglich sein, weil ich auch glaube, dass da noch Kreatives zum Vorschein kommt. Das ist der Grund, weshalb wir Sie bitten, die Motion abzulehnen und das Postulat gutzuheissen. Sie werden im Frühling vor der Session eine Botschaft des Bundesrates zu diesem Geschäft in seiner ganzen Breite erhalten und können es dann diskutieren und Ihre Entscheide fällen, wie immer Sie wollen.

Le président: La motion et le postulat seront mis aux voix séparément. Ils peuvent être rejetés l'un et l'autre mais, comme ils ne s'excluent pas, ils peuvent aussi être acceptés l'un et l'autre.

Motion

Abstimmung – Vote

Für Überweisung der Motion	53 Stimmen
Dagegen	78 Stimmen

Postulat

Le président: M. Bonnard nous a fait savoir qu'il renonce à prendre la parole et se joint à M. Blocher pour vous inviter, au nom du groupe libéral, à refuser le postulat.

Abstimmung – Vote

Für Überweisung des Postulates	98 Stimmen
Dagegen	27 Stimmen

Le président: Nous sommes arrivés à la fin de ce débat sur les cinq objets relatifs aux taxes sur le trafic routier et les carburants. Je remercie les deux rapporteurs de la commission, MM. Nebiker et Houmard, ainsi que les représentants

du Conseil fédéral, pour leur efficace et précieuse collaboration, qui nous a permis de liquider en un temps normal et encore au cours de cette session cet important objet. Qu'ils en soient remerciés. (*Applaudissements*)

Schluss der Sitzung um 12.35 Uhr

La séance est levée à 12 h 35

Ständerat

Conseil des Etats

Sitzung vom 22.6.1982

Séance du 22.6.1982

Zehnte Sitzung – Dixième séance

Dienstag, 22. Juni 1982, Vormittag

Mardi 22 juin 1982, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: M. Dreyer

80.003

Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)**Constitution fédérale****(redevance sur le trafic des poids lourds)***Fortsetzung – Suite*

Siehe Jahrgang 1980, Seite 698

Voir année 1980, page 698

Beschlüsse des Nationalrates vom 8. Oktober 1981

Décisions du Conseil national du 8 octobre 1981

*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Eintreten

Minderheit

(Debétaz, Reymond)

Nichteintreten

Antrag Egli

Rückweisung an die Kommission

*Proposition de la commission**Majorité*

Entrer en matière

Minorité

(Debétaz, Reymond)

Ne pas entrer en matière

Proposition Egli

Renvoi à la commission

76.221

Parlamentarische Initiative (Nationalrat).**Autobahngebühren****Initiative parlementaire (Conseil national)****Péages sur les autoroutes**

Bericht und Beschlussentwurf der Kommission des Nationalrates vom 10. Juli 1981 (BBI II, 1422)

Stellungnahme des Bundesrates vom 21. September 1981 (BBI III, 282)

Rapport de la commission du Conseil national et projet d'arrêté du 10 juillet 1981 (FF II, 1375)

Avis du Conseil fédéral du 21 septembre 1981 (FF III, 254)

Beschluss des Nationalrates vom 8. Oktober 1981

Décision du Conseil national du 8 octobre 1981

Wortlaut der Initiative vom 8. Oktober 1981

Ich beantrage dem Nationalrat in der Form einer allgemeinen Anregung die Ausarbeitung eines Entwurfs für eine Änderung der Bundesverfassung und für ein Bundesgesetz mit dem Ziel, dem Bund die Erhebung einer Gebühr von in- und ausländischen Motorfahrzeugen für die Benützung des schweizerischen Nationalstrassennetzes zu ermöglichen. Die Gebühr soll im Sinne dieser Anregung bescheiden sein und zum Beispiel durch Erwerb eines Klebers (Vignette) für eine feste Dauer von 12 Monaten entrichtet werden (gegenwärtig zum Beispiel 20 Franken für zwölf Monate für Personwagen).

Texte de l'initiative du 8 octobre 1981

Je demande au Conseil national, sous la forme d'une proposition conçue en termes généraux, d'élaborer un projet de révision de la constitution et un projet de loi visant à permettre à la Confédération de percevoir sur les véhicules à moteur suisses et étrangers un péage pour l'utilisation du réseau suisse des routes nationales. Au sens de cette proposition, le péage doit être modéré et versé, le cas échéant, par l'acquisition d'une vignette, pour une période déterminée de douze mois (actuellement, p. ex. 20 francs pour 12 mois par voiture de tourisme).

Ordnungsantrag Andermatt

Die Beratung dieser Vorlagen sei auszusetzen, bis die Ergebnisse der vom Eidgenössischen Departement des Innern veranlasseten Überprüfung der Strassenrechnung bekannt ist und dazu ein Bericht des Bundesrates vorliegt.

Motion d'ordre Andermatt

La discussion de cet objet est à renvoyer jusqu'à ce que soient connus les résultats de l'enquête ordonnée par le Département fédéral de l'intérieur sur le compte routier et que le Conseil fédéral ait présenté un rapport.

Andermatt: Ich werde mich in meinem Ordnungsantrag in der Begründung kurz halten. Vor allem möchte ich nicht auf die Frage der Wünschbarkeit oder Notwendigkeit der zur Diskussion stehenden Abgaben Vignette und Schwerverkehrsabgabe eingehen. Es sind sachliche und politische Gründe, die mich bewegen haben, diesen Ordnungsantrag einzureichen.

Zu den sachlichen Überlegungen: Das Departement des Innern hat, wie Sie Zeitungsnotizen entnehmen konnten, Anfang April 1981 eine Kommission eingesetzt mit dem Auftrag, die bestehende Strassenrechnung zu überprüfen und abzuklären, inwieweit der Aufbau, die Methoden, die Berechnungsgrundlagen und Ziele heute noch als angemessen beurteilt werden können und den künftigen Bedürfnissen entsprechen. Die Hauptarbeiten der Kommission sind beendet, und die Verabschiedung des Berichtes soll am 6. Juli erfolgen. Zeitungsmeldungen besagen, dass aufgrund der Überlegungen der Kommission die Unterdeckung im Schwerverkehr nicht mehr 350 Millionen Franken betragen, sondern auf 150 Millionen Franken absinken soll. Dem Vernehmen nach soll die Kommission auch in anderen Sektoren zu neuen, von den bisher bekannten Zahlen abweichenden Resultaten gekommen sein. Mit dieser Feststellung ist auch die Brücke geschlagen zu den vorgesehenen Autobahngebühren und zu den Treibstoffzollabgaben. Da der Bericht noch vor der Septembersession veröffentlicht wird, müssen wir, ob wir wollen oder nicht, uns spätestens bei der Differenzbereinigung damit befassen. Wir wissen schon sehr genau, dass unsere bisherigen Beschlüsse auf überholten Grundlagen beruhen. Falls wir auf diesen überholten Grundlagen weiter aufbauen, werden wir in der nächsten Session auf unsere Beschlüsse zurückkommen müssen. Ich meine, es wäre in dieser Situation korrekt, die neuen Zahlen abzuwarten und dann erst Beschlüsse zu fassen.

Wir stehen auch nicht unter Zeitdruck, und der Bundeskasse geht mit einer Verschiebung der Vorlage kein Rap-

pen verloren. Wir alle sind uns doch darin einig, dass eine Volksabstimmung über die Vignette und die Schwerverkehrsabgabe erst im Frühjahr 1984 stattfinden kann. Ich nehme nicht an, dass jemand in diesem Saal die Ansicht vertritt, dass alle drei Vorlagen zusammen im März 1983 dem Volk unterbreitet werden sollten.

Damit komme ich zu den politischen Überlegungen: Im Nationalrat wird momentan die Treibstoffzollvorlage diskutiert. Der Bundesrat und auch die politischen Parteien haben wiederholt erklärt, dass dieses Geschäft für die Treibstoffzollvorlagen bei der Ansetzung der Volksabstimmung Priorität genieße. Als Abstimmungsdatum ist der März 1983 vorgesehen, das letzte Abstimmungsdatum vor den Nationalratswahlen im Herbst. Die Automobilverbände haben sich unter gewissen Bedingungen bereit erklärt, einer Beibehaltung des Treibstoffzollzuschlages zuzustimmen. Ein grosser Automobilverband wird seine Vorstellungen mit einer Volksinitiative noch unterstreichen. Um die Details beim Treibstoffzoll wird es noch ein hartes Ringen absetzen, auch in diesem Rat. Es ist unbestritten, dass die Beibehaltung der bisherigen Einnahmen aus dem Treibstoffzoll eine viel grössere Bedeutung hat als eventuelle Einnahmen aus Vignette und Schwerverkehr.

In dieser Situation würde ich es als politisch äusserst unklug betrachten, wenn diese wichtige Treibstoffzollvorlage noch mit der Vignette und der Schwerverkehrsabgabe belastet würde. Genau dies aber müsste eintreten, falls wir heute die Beratungen aufnehmen und die Anträge der Kommissionsmehrheit zu Beschlüssen erheben würden. Auch wenn die Vignette und die Schwerverkehrsabgabe erst später zur Abstimmung gelangen sollten, werden sie im März 1983 als abstimmungsfähige Beschlüsse die Treibstoffzollabstimmung sehr schwer belasten und beeinflussen. Der Karren wäre überladen. Jedermann würde beim Treibstoffzoll genau wissen, was ihm im März 1984 noch zur Entscheidung vorbehalten bleibt. Eine Kumulation der Nein kann nicht nur an einem Tag erfolgen. Es ist dies durchaus möglich innert Jahresfrist, in diesem Fall ganz speziell.

Falls Sie meinem Antrag zustimmen, tritt für eine Volksabstimmung über die Vignette und die Schwerverkehrsabgabe keine Verzögerung ein. Wie bereits erwähnt, verliert die Bundeskasse damit keinen Rappen. Wir machen damit auch keine Geschenke an die Transportunternehmen, wie das etwa gesagt wird. Mit dem Aussetzen der Beratungen erhöhen wir aber die Chance für die viel wichtigere Treibstoffzollvorlage. Später können wir mit Beschlüssen vor das Volk treten, die auf aufdatierten Grundlagen beruhen. Ich bitte Sie daher aus sachlichen und politischen Gründen, meinem Ordnungsantrag zuzustimmen.

M. Donzé, rapporteur: D'entente avec M. Schlumpf, conseiller fédéral, la commission que j'ai présidée s'est réunie hier pour discuter de la motion d'ordre de M. Andermatt. Par huit voix contre six, elle a rejeté cette motion d'ordre et propose de traiter les deux objets aujourd'hui tels qu'ils figurent à l'ordre du jour.

Rappelons, comme d'ailleurs M. Andermatt vient de le faire, qu'en avril 1981, le chef du Département fédéral de l'intérieur charge a une commission d'experts, présidée par le professeur Nydegger, d'examiner le système et les résultats du compte routier, y compris le compte par catégories. Cette commission a tenu 14 séances et son président espère terminer les travaux en juillet 1982. Elle aborde ce problème difficile de plusieurs manières et ne veut publier ses résultats qu'en étant très sûre.

Le 16 juin 1982, la *Weltwoche* a publié des informations sur les travaux de la commission d'experts. D'après cette revue, avec le système du compte routier proposé par le groupe Nydegger, le trafic des poids lourds se solde non pas par un déficit de 350 millions de francs, comme le dit le Conseil fédéral dans son message du 16 janvier 1980, mais seulement par un déficit de 150 millions de francs. A ce sujet, il faut dire que le texte de l'article 36^{quater} proposé par le Conseil fédéral n'indiquait à aucun moment des montants, ceux-ci devaient être fixés dans une loi, après

l'approbation de l'article constitutionnel, ils faisaient état d'exemples, basés sur une approximation et ce chiffre de 350 millions relevait de cette approximation. Mais, aujourd'hui, nous sommes déjà plus loin puisque le Conseil national a fixé une redevance différente, basée sur des forfaits et c'est de cela que nous aurons à discuter. Ces forfaits sont fixés dans des dispositions transitoires de la constitution et le produit est estimé à 150 millions de francs environ, chiffre qui correspond au déficit des poids lourds, d'après les informations parues dans la *Weltwoche*. C'est pourquoi la commission a jugé que le raisonnement tenu par ceux qui veulent le renvoi sur la base de ces informations semblait faux.

Il est vrai que la commission s'est demandé s'il était psychologiquement opportun de discuter d'un tel projet quelques jours avant de disposer des nouveaux résultats. Le Conseil fédéral prévoit la votation sur la redevance à la fin 1983 ou au printemps 1984, il n'y a donc pas lieu de faire preuve de précipitation.

Nous savons que les adversaires de la taxe routière ont multiplié les prétextes pour renvoyer le débat. Au début ils ont fait état de la conception globale des transports qui n'était pas encore parue, en automne 1981 ils ont parlé de la votation sur les finances, au début 1982, des droits sur les carburants et maintenant des travaux de la commission Nydegger. Cela ne nous a pas paru sérieux et la majorité de la commission estime qu'il faut prendre une décision maintenant. Le Conseil national peut de toute façon encore modifier le texte s'il le veut. Personnellement, je ne veux pas donner l'impression d'avoir perdu la tête à cause des pressions des associations routières, professionnelles et à cause d'un article publié dans la *Weltwoche*.

Jé vous demande donc de refuser la motion d'ordre de M. Andermatt.

Cavalty: Ich bitte Sie in Übereinstimmung mit der Kommissionmehrheit, wie der Herr Kommissionspräsident eben gesagt hat, den Antrag von Herrn Kollege Andermatt abzulehnen und die Sache heute zu behandeln. Die Begründung von Herrn Andermatt beruht vor allem darauf, dass durch eine Indiskretion neue Zahlen bekannt geworden sind. Ich möchte als Punkt 1 zu dem Stellung nehmen.

Gerade weil eine Indiskretion die Begründung dieses Antrages sein soll, müssen wir den Antrag ablehnen. Es geht doch nicht an, dass wir immer mehr durch gezielte Indiskretionen dermassen beeinflusst werden, dass wir unsere Geschäfte anders erledigen, als wir es vorhatten. Es soll nicht dazu führen, dass man einen Spruch machen müsste: *Helvetia regitur indiscretionibus*. Ich betrachte diese Indiskretion ähnlich wie anonyme Briefe. Diese sind es nicht wert, parlamentarisch behandelt zu werden, sondern gehören in den Papierkorb.

Damit möchte ich aber eine Unterscheidung machen. Ich verurteile jene, die die Indiskretionen begehen aufs schärfste. Sie verüben Vertrauensmissbräuche, die wir nicht tolerieren dürfen. Anders verhält es sich mit jenen, welche diese Indiskretionen verbreiten, mit der Presse, mit dem Radio und Fernsehen. Ich glaube, diesen – den Verbreitern – kann man keine Vorwürfe machen, weil es zur Informationspflicht gehört, Neuigkeiten, die man erfahren hat, weiterzugeben. Verurteilen und treffen möchte ich aber jene, die die Indiskretion immer wieder begehen. Wir würden der ganzen Demokratie einen schlechten Dienst erweisen, wenn wir auf so billige Art diesen Indiskretionen Folge geben würden.

Punkt 2: Das, was diese Indiskretionen zur Kenntnis gebracht haben, nämlich dass jetzt angeblich nicht 300 Millionen, sondern eventuell nur 150 Millionen Ausfälle bestehen, ist gar nichts Neues. Dass man zu diesem Resultat kommen könnte, war uns in der Kommission immer klar. Es fragt sich nur, wie man die ganze Sache berechnet.

Es ist in erster Linie nicht ein Streit um Zahlen, sondern ein Streit um die Methode der Berechnung. Diese Methode hat offenbar ein anderes Ergebnis gebracht als die vorherige. Aber es gibt noch andere Methoden, und wenn Sie da

nachgeben, wird morgen ein Müller mit einer anderen Methode und mit anderen Zahlen kommen und übermorgen ein Meier, und wir werden nie zu Zahlen kommen, die wirklich nach allen Methoden hieb- und stichfest sind.

Ob nun 150 Millionen oder 350 Millionen nicht gedeckt sind, ändert am Prinzip nichts. Das Prinzip ist doch, dass wir eine Belastung des Schwerverkehrs einführen. Das ist in erster Linie ein Prinzip der Verkehrspolitik. Wir möchten die ausländischen Brummer wenn möglich von der Schweiz weghalten, und wir möchten eine gerechte Verteilung der nicht gedeckten Kosten innerhalb der Schweiz.

Der Bundesrat hat seinen Vorschlag ausdrücklich darauf abgestützt, dass mit dieser Verkehrsabgabe die nicht gedeckten Strassenkosten bezahlt werden müssen, und er hat keine Zahlen genannt. Wenn nun die nicht gedeckten Strassenkosten weniger hoch sein sollten, als wir ursprünglich meinten, dann sollen uns doch alle danke sagen, die daran Interessiert sind. Es gibt eben einen kleineren Kuchen zu verteilen, und die Sache läuft weiter. Wenn die Rechnung später einmal anders verläuft, haben wir auch die Basis, um die Schraube etwas strenger anzuziehen.

Es ist übrigens so, dass die 350 Millionen, wie sie in der Botschaft stehen, nicht die Heilige Schrift bedeuten. Das war eine exemplikative Aufführung, damit man sich vorstellen kann, wie sich die Dinge ungefähr verhalten. Sie wissen ja alle, dass diese Zahlen nicht für die Zukunft bestimmt sind, auch nicht diese 350 Millionen. Sie basieren auf der Grundlage von 1977. Kein Mensch will mir doch wahr machen, dass er bis jetzt geglaubt habe, die Zahlen vom Jahre 1977 seien für alle Zukunft gültig, und er sei nur im Blick darauf bis jetzt der Meinung gewesen, man solle die Schwerverkehrsabgabe einführen.

Basis der ganzen Sache sind – wie gesagt – die Verkehrspolitik und die Überlegung, dass sich die Dinge geändert haben. Was mir am meisten einleuchtet und auch dem Volk einleuchten wird, ist die Tatsache, dass man früher mit einem Lastwagen für die Fahrt von Zürich nach Genf einen Tag brauchte, während man jetzt dank den Nationalstrassen mit dem gleichen Lastwagen pro Tag drei oder mindestens zwei Fahrten von Zürich nach Genf machen kann, wodurch natürlich die Konkurrenz zur Eisenbahn verdreifacht oder verdoppelt worden ist. Das wollen wir ausgleichen. An diesem Prinzip ändert sich überhaupt nichts.

Ich komme zum dritten und letzten Punkt. Ich bin auch aus politischen Überlegungen für die jetzige Behandlung. Wir dürfen doch nicht den Eindruck der Lächerlichkeit geben, indem wir Indiskretionen nachgeben. Wir dürfen auch nicht den Eindruck vermitteln, wir seien unsicher und ungläubwürdig. Ich denke auch an die Diskussion, die heute im Nationalrat stattfindet, und an die folgende Abstimmung über die Treibstoffzölle. Gerade wenn wir dort mit den Treibstoffzöllen durchdringen wollen, müssen wir als Parlament den Eindruck der Sicherheit und Glaubwürdigkeit erwecken, und das tun wir nur, wenn wir heute fest sind.

Stucki: Es ist an sich verständlich, wenn die Frage entstanden ist, ob es sinnvoll sei, die Beratungen im Plenum unseres Rates in Angriff zu nehmen, nachdem durch die Zwischenaktmusik der sogenannten Kommission Nydegger andere Zahlen präsentiert werden als seinerzeit in der Botschaft des Bundesrates zu den nicht gedeckten Strassenkosten des Schwerverkehrs signalisiert wurde. Ich bin der Meinung, dass die Beratungen aufgenommen werden sollen, und zwar in der Hauptsache aus vier Gründen:

Einmal steht ausser Zweifel, dass die vom Nationalrat aufgenommene Übergangsregelung – bei uns jetzt Kommissionmehrheit – als einfache Sofortlösung in Form einer pauschalierten Regelung gedacht, selbst beim Zutreffen von niedrigeren Zahlen innerhalb der vermuteten Unterdekung liegen wird.

Zum Zweiten: Auch im Blick auf die vom Bundesrat vorgeschlagene definitive Verfassungsgrundlage entsprechend unserer Kommissionminderheit, also gemäss Artikel 36quater, ist festzustellen, dass neben den Voraussetzungen der Verwendungszweck und insbesondere die Höhe

der Schwerverkehrsabgabe durch die Gesetzgebung zu bestimmen sein wird. Dabei sind wir keineswegs an die in der Botschaft vorgeschlagenen Beträge, also an das skizzierte Modell des Bundesrates, gebunden, d. h. wir können bei der nachfolgenden Gesetzesberatung die in der Zwischenzeit mit Sicherheit im Schlussbericht der Kommission offiziell erscheinenden und zweifellos auch überprüften Zahlen berücksichtigen und als Grundlage für die Höhe der definitiven Schwerverkehrsabgabe nehmen; insofern ist also auch hier kein Grund sichtbar, um auf die Beratungen zu verzichten oder sie zu verschieben.

Zum Dritten bin ich der Auffassung, dass ein nochmaliges Vertagen weit im Lande herum nicht mehr verstanden würde, nachdem die Berechtigung zur Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe in grundsätzlicher Sicht nicht in Zweifel gezogen wird. Es ist auch zu berücksichtigen, dass unser Rat schon einmal auf die Bremse gestanden ist und hernach eine mühsame Entkoppelungsübung vornahm, worauf der Nationalrat in relativ kurzer Zeit eine gangbare und machbare Lösung aufgezeigt hat.

Schliesslich zum Vierten und Letzten ist auch darauf hinzuweisen, dass durch die mit Sicherheit entstehenden Differenzen in materieller Beziehung zwischen unserem Rat und dem Nationalrat im Zeitplan die erwünschte Priorität zugunsten der Benzinollvorlage entsteht, letzterer also der Vorrang von selbst zukommen würde.

Aus allen diesen Gründen stimmen wir mit der Kommissionmehrheit, d. h. für eine Behandlung des Geschäftes und gegen den Verschiebungsantrag.

Affolter: Im Gegensatz zu meinen Vorrednern möchte ich Sie bitten, dem Ordnungsantrag Andermatt zuzustimmen. Ich gebe nichts auf Gerüchte, auch nicht auf Indiskretionen oder Enthüllungen in der Presse. In diesem Geschäft suchte ich stets möglichst rasch und ohne überflüssiges parlamentarisches Hin und Her zu einem Resultat zu kommen. Ich bin auch in der vorletzten Sitzung unserer Kommission für eine Weiterführung der Beratung eingetreten. Ich bin für eine Schwerverkehrsvorlage. Stutzig wurde ich erst, als von seiten des Bundesrates (nicht aus irgendwelcher trüben Quelle) bekanntgegeben wurde, nämlich durch Herrn Bundesrat Hürlimann an den Gesamtbundesrat, dass das Gutachten Nydegger zu Schlussfolgerungen gekommen sei, die die bisherigen Grundlagen schlicht und einfach in Frage stellen. Ich interessierte mich dann für den Auftrag, den diese Kommission erhalten hatte; er lautete – das spielt hier auch hinein –: die bestehende Strassenrechnung zu überprüfen und abzuklären, inwieweit Aufbau, Methode, Berechnungsgrundlage und Ziel heute noch als angemessen beurteilt werden können und den künftigen Bedürfnissen entsprechen. Diesen Auftrag hatte Herr Bundesrat Hürlimann der vom Departement eingesetzten Kommission erteilt. Sie war also dafür eingesetzt, in der bestehenden Strassenrechnung aufgetretene Zweifel zu überprüfen. Diese Strassenrechnung bildete ja die Grundlage für die bundesrätliche Botschaft, die wir in Händen haben.

Eines steht offenbar sicher fest – auch wenn man die Zahlen nicht aufbauschen will –: nämlich dass diese Zweifel berechtigt sind, dass die Strassenrechnung auf neue, andere Grundlagen gestellt werden soll, weil Methode und Berechnungsvorgehen nicht mehr als angemessen beurteilt werden können, dies nicht nur in einem, sondern in einer ganzen Reihe von Punkten.

Es sind nicht nur die Zahlen – Herr Caveltz –, die hier eine Rolle spielen, nämlich ob es 200, 150 oder 250 Millionen sein werden, sondern es ist das ganze Berechnungsschema als Grundlage der Strassenrechnung, das nicht in Ordnung ist. Das allein genügt mir persönlich, ob nun eine Minderbelastung von 200 Millionen oder etwas mehr oder weniger resultiert. Die bundesrätliche Botschaft stellt auf den Seiten 47 ff. – Sie können das dort nachlesen – auf Bemessungsgrundlagen ab, die sicher nicht mehr zutreffen, und kommt auf Seite 54 bei der sogenannten Gesamtkapitalrechnung auf einen Reinertrag von 350 Millionen Franken. Diese Grundlage trifft nicht mehr zu.

Herr Bundesrat Schlumpf hat in der Kommission eingewendet, der vorgeschlagene Artikel 36quater habe dennoch seine Berechtigung, weil er eben auf die vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Strassenkosten abstelle. Ich glaube, Herr Bundesrat Schlumpf, Sie minimalisieren dabei die Bedeutung der Strassenrechnung, die eben auch als Grundlage für die politische Entscheidung in einer Verfassungsvorlage beigezogen worden ist und werden soll. Für unsere Beurteilung, auch für jene der Öffentlichkeit, ist eine mögliche Differenz, resultierend aus Fehlern in der Strassenrechnung in der Grössenordnung von 200, 250 oder 150 Millionen Franken, eben nicht eine «quantité négligeable», die wir einfach in den Wind schlagen können.

Nach meiner Auffassung würde es an Fahrlässigkeit grenzen, wenn der Ständerat – im Wissen, dass die Zweifel an der Strassenrechnung berechtigt und dass andere Zahlen zu erwarten sind – einige Wochen vor der Publikation des Gutachtens Nydegger in dieser Art die brisante Angelegenheit entscheiden wollte. Wir können unsere Augen nicht einfach vor dieser Veränderung der Sachlage verschliessen. Wenn wir es schon tun, dann kann und darf der Nationalrat – wenn der Bericht einmal erschienen sein wird – nicht über diesen Bericht hinweggehen. Mit irgendeinem Verfahrenskunststück wird das auch in der Differenzbereinigung möglich sein; Differenzen werden ohnehin entstehen.

In der Kommission und auch hier im Plenum wurde eingewendet, dass ein Aussetzen der Beratung gemäss Antrag Andermatt auf eine Verzögerungstaktik hinauslaufe, ja dass ein solcher Beschluss sogar des Parlamentes nicht würdig sei. Verzögerungstaktik kann es schon deshalb nicht sein, weil der Bundesrat selbst die Volksabstimmung nicht vor 1984 durchführen will; und parlamentsunwürdig – man sollte mit diesem Ausdruck vorsichtig umgehen – kann es auch nicht sein, wenn man auf dem Beizug von wesentlichen Entscheidungsgrundlagen besteht, die innert nützlicher Frist greifbar wären. Es nicht zu tun, erschiene ungläubwürdig, nicht etwas anderes. Wenn das bereits jetzt aufkeimende Gefühl – Herr Bundesrat Schlumpf hat es in der Kommission angetönt –, man wolle da noch rasch ein Scherflein ins Trockene bringen, bevor der Hagel einschlägt, sich weiter verbreiten sollte, könnte diese Übung zu dem werden (das ist nun eine politische Überlegung), was wir eben alle nicht wollen, nämlich zu einem veritablen Scherbenhaufen, der dann auch die anderen Verkehrsvorlagen mit sich reissen könnte.

Deshalb möchte ich als einer, dem man bisher alles andere als Verschleppungstaktik vorwerfen konnte, den Ordnungsantrag Andermatt zur Annahme empfehlen. Wenn er abgelehnt werden sollte, wird für mich die folgende Debatte nur noch von höchst mässigem Interesse sein. Die Sache wird aufgewärmt, und um die Erkenntnisse einer verbesserten Strassenrechnung bereichert, nach der nationalrätlichen Behandlung sicher wieder auf dem Tisch unseres Hauses landen. Dann haben wir noch einmal die Zwei am Rücken. Ich möchte Sie also wirklich bitten, diesen Ordnungsantrag anzunehmen. Er bedeutet gar nicht, dass wir zu einer Schwerverkehrsabgabe nein sagen würden, sondern wir bringen damit die Sache auf den Boden, auf den sie gehört.

Zumbühl: Gestatten Sie mir, dass ich meinen Gedanken zu diesem Geschäft etwas freien Lauf lasse und Ihnen nichts vorenthalte von all dem, was mich bewegt im Zusammenhang mit den Verkehrsabgaben. Aber in Anbetracht der grossen Rednerliste will ich mich der Kürze befleissen.

Es muss etwas Wunderbares sein, wenn man als erster eine Neuigkeit in die Welt hinausposaunen darf; aber einen besonderen Reiz erhält das Ganze erst, wenn man damit eine Indiskretion verbinden kann. Verbotene Früchte schmecken ja besonders gut. «Wer mit Erfolg schaffen will, der lerne mit Indiskretionen handeln», so hat es kürzlich in einer Luzerner Tageszeitung ironisch, aber zutreffend geheissen.

Nachdem aufgrund der verschiedenartigen Infragestellung von Zahlen – ich erwähne da Index, Strassenrechnung usw.

– meine Zahlengläubigkeit auf einen bedenklichen Tiefstand gesunken ist, schenke ich auch den Zahlen dieser Expertenkommission Nydegger keinen unerschütterlichen Glauben. Setzen Sie eine zweite Expertenkommission ein, und die Zahlen verschieben sich genau wie der zu- und der abnehmende Mond innert 30 Tagen.

Ein Blick zurück: Am 20. September 1977 hat der Ständerat die Vorlage des Bundesrates bezüglich Bundesverfassung Nationalstrassenartikel 36 usw. mit dem Auftrag an den Bundesrat zurückgewiesen, beförderlichst eine Vorlage über die Revision dieser Artikel zu unterbreiten, die in Anlehnung an das Gesamtverkehrskonzept folgende Probleme einer umfassenden Regelung zu unterziehen hätte: Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, Ausbau der Hauptstrassen, zusätzliche Mehreinnahmen durch Abgaben der Strassenbenützer, Belastung Schwerverkehr, Einführung von Vignetten, Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Zu den zusätzlichen Mehreinnahmen hat der damalige Kommissionspräsident Ständerat Urech zum Ausdruck gebracht, dass die Kommission die Meinung vertritt, dass es bei der heutigen finanziellen Situation des Bundes unumgänglich sei, zusätzliche Mittel zu beschaffen, wenn den verschiedenen Begehren auf vermehrte Leistungen für den Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen, auch für den Umweltschutz bei den Nationalstrassen sowie vermehrte Leistungen an die Kosten der Hauptstrassen, Rechnung getragen werden soll. Die 1975 vom Volk beschlossene Erhöhung des Zuschlages auf Treibstoffzöllen genüge dafür nicht. Die Kommission sei aber der Meinung, dass sich in erster Linie die Einführung von Strassenbenützerabgaben aufdränge. Diese Frage sei ernsthaft zu prüfen und bald einer Lösung zuzuführen.

Hat sich an der Situation etwas geändert? Einzig, dass wir fünf Jahre älter geworden sind. Der Ständerat hat dann gemäss dem Antrag der Kommission, beruhigt durch die vom Kommissionspräsidenten abgegebenen Erklärungen, dieses Anliegen Verkehrsabgaben sorgsam im Kühlschrankschrank versorgt, bis dann drei Jahre später, 1980, die Schwerverkehrssteuer wiederum zur Diskussion stand. In der damals gross angelegten Debatte fehlte es nicht an Argumenten, die auf ein weiteres Verschieben hinausgingen. Es kam dann das komische Ergebnis der Abstimmung (Eintreten/Rückweisung an den Bundesrat) mit dem anschliessenden Kopfzerbrechen der Ratsbüros über das weitere Vorgehen. Diesmal, glaube ich, hat der Nationalrat den «Rank» gefunden. Er präsentiert uns eine Vorlage, die in allen Teilen annehmbar ist und der wir nun endlich zustimmen sollten. Das ist nun innert fünf Jahren der dritte Anlauf, den wir unternehmen. Soll auch diese Übung wiederum vorzeitig abgebrochen werden? Ich hoffe es nicht. Was im Volk schon seit langem währt, sollte auch bei uns endlich gut werden.

Ich habe die Volksmeinung einmal mehr nicht gepachtet. Ich berufe mich aber auf eine Umfrage des TCS in der Region Innerschweiz vor einem Jahr: die Vignette wird von 59 Prozent der Befragten verlangt, die Schwerverkehrssteuer von 81 Prozent, und 90 Prozent sind der Meinung, dass auch die Ausländer beim Durchfahren der Schweiz etwas bezahlen sollten. Was hält uns eigentlich immer wieder davon ab, diesen Entscheid nun endlich dem Volk zu unterbreiten? Ich habe in der Presse gelesen, dass auch das Ausland für die Einführung der Verkehrsabgaben in der Schweiz Verständnis zeigt. Vielleicht wird uns Herr Bundesrat Schlumpf über diesen Punkt näher orientieren.

Ich glaube, die Haltung des Auslandes in dieser Sache wird nicht zuletzt darauf zurückzuführen sein, dass sich diese Abgaben in den meisten Ländern Europas schon längst eingebürgert haben. Aber unsere Grosszügigkeit kennt wirklich keine Grenzen. Wir beklagen ständig die hohen Defizite der SBB und bezahlen sie aus Steuergeldern, wir dulden aber, dass der Schwerverkehr seine Strassenkosten nicht deckt, mit anderen Worten: wir verhelfen der eigenen Konkurrenz zu einer günstigen Wettbewerbsposition. Wirklich etwas Einmaliges im Geschäftsleben! In keiner Turnlektion

wird man nur Hüpfen an Ort machen, bestimmt gehört auch ein Lauf dazu. Und dieser Lauf wäre auch für uns endlich fällig. Ich glaube, wenn man sich die bald zehnjährige Leidensgeschichte der Verkehrsabgaben vor Augen führt, muss man unwillkürlich mit etwelchem Unbehagen ausrufen «Genug des grausamen Spiels!»

Ich ersuche Sie, den Antrag Andermatt abzulehnen und dann in der zweiten Runde auf die Vorlage einzutreten.

M. Stefani: Je me rallie à la proposition de M. Andermatt, qui vise à la suspension de nos travaux jusqu'au moment où seront connus les résultats des études de la commission présidée par le professeur Nydegger.

En vertu de l'arrêté du 23 décembre 1959, la Confédération tient un compte routier. Dans son message, le Conseil fédéral nous explique, à la page 6, qu'il y a un compte global et un compte de politique financière. Il nous dit aussi que, pour la dernière année comptable connue, 1977, on n'est pas très au clair quant à ces comptes. Le trafic des poids lourds ne couvre pas ses coûts. Le déficit est de 344 millions de francs. Si le compte routier est tenu depuis longtemps, et dans le message, on ne nous a pas présenté un résultat «exceptionnel pour nous instruire, on ne peut pas affirmer, comme on le fait, que le compte routier pourra présenter à l'avenir des variations sensibles qui vont influencer les calculs et l'adaptation de la taxe selon la version du texte constitutionnel proposée par le Conseil fédéral.

Mais si les faits révélés par les indiscretions à propos des conclusions de la commission Nydegger sont exacts, on se trompe dans le calcul du compte routier depuis une vingtaine d'années, cela sous le couvert de l'hermétisme d'une science que l'on considère aujourd'hui avec beaucoup moins de respect.

Si on ne sait pas encore si le chiffre articulé à propos du déficit du trafic des poids lourds – 150 millions – est exact, on sait par contre que le chiffre de 344 millions repris dans le message est faux.

Le Conseil fédéral, dans tout son message, cherche des motivations pour proposer l'adoption de l'article constitutionnel sur la base de ce chiffre, auquel il attribue une importance fondamentale et qu'on ne mentionne pas innoemment à titre indicatif comme l'a dit M. Cavelti. On peut dire que le message change mais que l'article constitutionnel reste, parce qu'il est sage de se promener avec un parapluie même par beau temps. Si à cela on ajoute le fait que la conception globale des transports n'est pas connue non plus et que la commission, pour éviter que nos décisions soient par trop différées, avait renoncé à proposer à ce titre le renvoi de la discussion du projet, on voit quelle somme d'erreurs et d'incertitudes vont conditionner nos délibérations.

Personnellement, je ne suis pas disposé à tout avaler sans savoir ce qu'il y a dans le plat. C'est une question de prudence et non de gourmandise.

Je ne peux pas non plus accepter que l'on mette en cause, ouvertement ou d'une manière indirecte, la bonne foi de ceux qui sont favorables à la suspension de l'examen du projet d'article constitutionnel et qu'on veuille les identifier aux adversaires de la redevance sur le trafic des poids lourds pour des motifs très divers.

Depuis quand, dans ce conseil, où l'on reprend cet exercice lors de chaque discussion, la défense des intérêts économiques d'une région du pays est-elle moins digne d'un parlementaire que la défense des intérêts des Chemins de fer fédéraux ou régionaux, ou des intérêts financiers de l'Etat ou des cantons?

Je suis favorable à l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds telle que l'a définie le Conseil national et même à l'introduction de la vignette sans renvoyer les échéances qu'on a déjà rappelées. Par contre, je m'oppose à ce qu'on nous force la main pour créer l'alibi de la décision sans se préoccuper du déluge populaire qui pourrait s'ensuivre.

Je suis pour la suspension de l'examen du projet.

Weber: Man erinnert sich langsam nicht mehr gerne an den eher unwürdigen Verlauf der Dinge in dieser Frage; und es scheint nicht besser zu kommen, im Gegenteil: Die Sache ist wie verhext, nur können wir die böse Hexe nicht auf dem Scheiterhaufen verbrennen, sondern sind dazu verdammt, mit ihr zu leben und sie mit Handschuhen zu behandeln. Wir kennen das bisherige Hickhack in der Frage der Verkehrsabgaben, und gerade deshalb sollten wir weitere Verfahrensfragen vor dem Hintergrund der Würde des Parlamentes behandeln. Man hätte sich im Herbst 1980 bereits ärgern können, als man die rhetorischen Kunststücke um den Schwerverkehrsbrei anhörte, wenn nicht das Ganze noch eine heitere Seite gehabt hätte. Mit einer Art Unbeholfenheit und Hilflosigkeit hat man sich um eine eigentliche Stellungnahme herumgedrückt und so zu einer Konfusion sondergleichen beigetragen. Ich habe die damalige Situation mit einem kleinen Wortspiel glossiert: Der Bundesrat war für die Schwerverkehrsabgabe, aber nicht für die Vignette; einige Herren waren für die Vignette, aber nicht für die Schwerverkehrsabgabe; andere waren scheinbar für beides, aber erst später; und wieder andere waren auch gegen beides, aber sofort; eine Minderheit war dafür, dass man dagegen war; und eine Mehrheit war dagegen, dass man dafür war. Es war rührend, wie man sich um eine eigentliche Stellungnahme herumdrückte.

Heute ist das nicht mehr lustig. Geschickt wurden von den Verkehrsverbänden kleine Gerüchte oder Halbwahrheiten genau zum richtigen Zeitpunkt in die Welt gesetzt. Wenn es nicht mit offener Opposition zu machen ist, dann versteckt man sich hinter Zeitungsnotizen. Dass sich Journalisten auf solche Bruchstücke von Informationen stürzen, kann und will ich ihnen nicht verargen, das ist ja schliesslich ihr Brot. Dass sich aber Politiker dahinter verstecken, ist ein für ein Parlament unwürdiges Verhalten.

Ich habe mit deutschen Politikern – ich habe das gestern auch erzählt – in den letzten Tagen über das Ansehen der Parlamente diskutiert. Sie waren sich einig, dass das grosse Problem je länger, je mehr im Umstand liegt, dass nicht mehr die Parlamentarier, sondern mehr und mehr die Verbände und Interessengruppen das Sagen haben, und zwar auf eine wenig rühmliche Art. Das ist dem Ansehen dem Parlaments sicher nicht zuträglich.

Im übrigen stimmt es, dass ein Bericht der Kommission Nydegger zu erwarten ist, der formell von den bisherigen Erkenntnissen abweichen wird. Zahlenmässig liegt noch nichts fest. Die 150 Millionen – das ist eigentlich der Grund, warum ich das Wort ergriffen habe – sind eine Zahl, die nur zusammen mit einem «vielleicht» ausgesprochen werden darf; sie hat nichts mit der Kommission Nydegger zu tun. Im übrigen lassen die vorgesehenen Lösungen in den Artikeln 36quater sowie 16 und 17 der Übergangsbestimmungen alle Nuancen von Kategoriendefiziten zu bzw. können ihnen gerecht werden. Auch wenn Artikel 36quater hier im Rat und später von Volk und Ständen angenommen wird und durch ein Gesetz zum Tragen kommt, kann nicht verhindert werden, dass später die Erkenntnisse der Kommission Nydegger in Frage gestellt werden und eine Kommission Müller oder Meier ganz andere Grundlagen erarbeitet. Dadurch müsste Artikel 36quater überhaupt nicht geändert werden. In dieser Situation sind wir auch heute. Artikel 36quater hat nichts mit den Zahlen selber zu tun.

Wir sind es dem Ansehen des Parlaments schuldig, dass wir – und nur wir – jetzt, und nur jetzt, entscheiden. Wir dürfen uns nicht durch die Verbände am Gängelband führen lassen. Ich bitte Sie ebenfalls, heute das Geschäft zu behandeln.

Generall: Ich lehne den Antrag der Kommissionmehrheit ab und unterstütze den Antrag von Kollega Andermatt. Herr Bundesrat Ritschard sagte am 8. Juni 1978 – genau vor vier Jahren –: «Bis Ende 1979 sollte es möglich sein, eine Botschaft über die unerlässlichen gesetzgeberischen Massnahmen für eine Gesamtverkehrskonzeption auszuarbeiten. Im Mittelpunkt dürfte die Neuformulierung der geltenden Verkehrsartikel der Bundesverfassung stehen, da die

Hauptpostulate der Gesamtverkehrskonzeption Verfassungsänderungen voraussetzen.» Er fügte aber gleich hinzu: «Dieses Vorgehen soll nicht verhindern, dass unterdessen auf Spezialgebieten Verbesserungen ausbleiben. Bei allen solchen Massnahmen wird besonders darauf zu achten sein, dass die gesamtheitliche ausgewogene Betrachtungsweise und Bewertung im Sinne der einhellig beschlossenen Thesen der GVK-Kommission gewährleistet bleibt.»

Das positive Echo, das die Gesamtverkehrskommissionsvorschläge in der Öffentlichkeit und vor allem – ich betone – in allen interessierten Kreisen gefunden hatten, hat eine ausgezeichnete Ausgangslage zur raschen Verwirklichung einer ganzheitlichen Verkehrspolitik geschaffen und liess erwarten, dass sich diese in vermehrter Masse nach diesem Dokument orientieren würde. Es verlief aber ganz anders.

Eine ganze Serie von Vorstössen und Einzelinitiativen forderten Teillösungen aus dem Themenkreis der GVK, die die Realisierung der Gesamtverkehrskonzeption in hohem Masse gefährden können. Dies auch, wenn Herr Bundesrat Schlumpf vor kurzem mit klaren Worten die Ansicht vertreten hat, dass «die GVK die Grundlage für eine langfristige und möglichst widerspruchsfreie Verkehrspolitik bilden wird».

Die heutige Beratung stützt sich auf Motionen der eidgenössischen Räte, die vom Bundesrat verlangt haben, eine separate Verfassungsvorlage zur Erhebung einer Sonderabgabe des Schwerverkehrs und zur Einführung einer Strassenbenützungsvignette auszuarbeiten. Die beiden Steuern verfolgen fiskalische Ziele, geben also der finanzpolitischen Betrachtung die Priorität und stellen die Gesamtverkehrspolitik zurück.

Zur Diskussion stehen aber gegenwärtig nicht nur die beiden Verkehrssteuern, sondern auch die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen. Das Ganze steht unter erheblichem Zeitdruck, nachdem vor allem die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen allzu lange hinausgeschoben wurde. Herr Bundesrat Schlumpf hat vor dem Nationalrat und in unserer Kommission erklärt, dass «es in erster Linie um die Neuordnung der Treibstoffzölle geht. Ich kann mir denken, dass eine Volksabstimmung etwa zu Beginn des Jahres 1983 möglich wäre, das Inkrafttreten im Laufe des Jahres 1983, jedenfalls zu Beginn von 1984». (Amtliches Bulletin, Seite 1239).

Was mir ausserordentlich zu denken gab und gibt, ist der Fahrplan. Wir debattieren heute über die Schwerverkehrssteuer und die Vignette, weil Beschlüsse des Nationalrates und der Mehrheit Ihrer Kommission dazu Anlass geben. Die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen muss allererste Priorität haben; denn es stehen bei den Treibstoffzöllen rund 400 Millionen Franken jährlich auf dem Spiel, also mehr als die geschätzten Erträge der Schwerverkehrssteuer und Vignette zusammen.

Bis vor kurzem herrschte über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen ein Konsens. Inzwischen aber wurde bekanntgegeben, dass die Schwerverkehrsinitiative des Verkehrs-Clubs der Schweiz zustande gekommen ist, auf die hier nicht näher eingetreten werden soll, und dass die Delegiertenversammlung des TCS ebenfalls beschlossen hat, eine Initiative für die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen zu lancieren.

Die Beibehaltung des Grundzolles und des Zollzuschlages auf den Treibstoffen wird wohl von der grossen Mehrheit nicht ernsthaft bestritten. Der Konsens könnte aber gefährdet werden, wenn darüber hinaus eine vorgezogene nicht zweckgebundene Schwerverkehrssteuer und eine Vignette in Aussicht stehen.

Wenn man annimmt, dass sich der Souverän zu den beiden uns heute beschäftigenden Verkehrssteuern erst im Jahre 1984 äussern muss, so scheint mir, dass es politisch klug wäre, die Weichen in Richtung wichtigstes Ziel zu stellen, und zwar auf die volle Erhaltung der Zölle. Auf diese Weise wäre der Weg frei, alle Kräfte voll auf die Treibstoffzollvorlage zu konzentrieren und dieses verkehrs- und finanzpoli-

tisch höchst bedeutsame Geschäft rechtzeitig abstimmungsreif zu machen; die referendumpolitische Situation könnte dadurch entkrampft werden.

Die Schwerverkehrssteuer wird von mir in der Fassung des Nationalrates nicht bestritten. In erster Linie, weil – gestützt auf die bisher bekannte Strassenrechnung – klar war, dass die vom Schwerverkehr verursachten Strassenkosten bei weitem nicht gedeckt sind. Inzwischen aber wurde bekannt, dass die vom Eidgenössischen Departement des Innern eingesetzte Expertenkommission zu anderen Ergebnissen gekommen ist, die die bisherige Strassenrechnung in Frage stellen. Aus referendumpolitischen Gründen wäre es deshalb klug, die Beratung über die beiden Verkehrssteuern auszusetzen, wenigstens bis zum Vorliegen des Berichtes der Expertenkommission und der Stellungnahme des Bundesrates.

Einen Antrag in dieser Richtung habe ich bereits in der Kommissionssitzung vom 16. April – also rund zwei Monate vor Publikation der Indiskretion – gestellt, Herr Cavelti; ich habe mich also von der Indiskretion nicht beeinflussen lassen. Damals hat Herr Bundesrat Schlumpf – wohl gestützt auf die ihm zu jenem Zeitpunkt bekannten Angaben – mitgeteilt, dass – ich zitiere aus dem Protokoll – «mit Modifikationen bei der Höhe der Unterdeckung zu rechnen ist». Die Kommission hat dann meinen Antrag mit 8 zu 6 Stimmen abgelehnt. Aus diesen Gründen unterstütze ich den Antrag des Kollegen Andermatt.

Nun noch zwei Bemerkungen zu den Ausführungen des Kollegen Cavelti. Er sprach zu den Indiskretionen, die er nach seiner Auffassung interpretierte. Ich möchte ihm erklären, dass anderswo Indiskretionen schon zum Sturz von Regierungen geführt haben, dass aber Indiskretionen, die sich auf Bundesebene in letzter Zeit abgespielt haben, sich nachträglich als richtig erwiesen. Ich darf das sagen, weil ich der erste war, der eine Strafanzeige wegen Indiskretion eingereicht hat. Ich glaube, man kann Indiskretionen nicht mit anonymen Briefen vergleichen, denn wenn sie publiziert werden, wissen wir ja, wo sie stehen. Da bin ich also mit Kollege Cavelti nicht einverstanden.

Herr Vizepräsident Weber hat hier im Plenum wiederholt, was er bereits gestern in der Kommission sagte. Ich bin etwas erstaunt, dass er sich als Vizepräsident bereit erklärt, in sechs Monaten das Präsidium eines unwürdigen Parlamentes zu übernehmen.

Eggl: Auch wenn – wenigstens zeitweise – die Eidgenossenschaft von Indiskretionen regiert zu werden scheint und nicht vom Bundesrat, sollten wir die Sache nach meiner Meinung doch nicht dramatisieren. Indiskretionen können sich auch heilsam auswirken, wie jüngste Erfahrungen zeigen. Zu denken gibt mir eher, dass der Bundesrat als der «Geheimnisherr» nicht selbst gelegentlich von diesem heilsamen Instrument Gebrauch macht. Es wäre angemessener gewesen, wenn wir von diesen vorläufigen Ergebnissen der Kommission durch die Regierung erfahren hätten, die ja auch ihre Vertreter in der Kommission hat und informiert war.

Ich stimme im Grunde genommen Herrn Andermatt zu, jedenfalls seinen Motiven. Ich komme aber zu anderen Schlüssen. Ich bin heute in der Erwartung an die Sitzung gekommen, von der Kommission über die Ergebnisse dieser Expertenkommission Neues zu erfahren und glaubte, mir daraus ein Bild machen zu können. Das ist nicht der Fall. Ich verfüge nicht über jene Informationen, die mich in die Lage versetzen würden, materiell zur Vorlage betreffend Schwerverkehrsabgabe Stellung nehmen zu können. Ich glaube hingegen, jetzt die Verhandlung abzubrechen, wäre nicht der richtige Weg. Es geht mir nicht so sehr um das heute so viel gerühmte Ansehen unseres Rates, sondern um die Sache. Wir sollten jetzt die Eintretensdebatte führen und damit bekunden, dass wir die Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich wollen.

Ich darf Sie an die Vorgeschichte der Vorlage in unserem Rat erinnern. Wir fassten vorerst einen Beschluss, der nicht von jener luziden Klarheit war, deren wir uns gelegentlich

rühmen. Er war so unklar, dass wir nachher noch einen authentischen Interpretationsbeschluss fassen mussten. Wir wollten damit erreichen, dass die Sache im Nationalrat materiell behandelt werden konnte.

Wenn wir heute, bevor wir überhaupt auf die Sache eintreten, die Übung abbrechen, läuft dies wiederum auf einen verkappten Nichteintretensbeschluss hinaus. Das letzte Mal haben wir damit nicht gerade gute Figur gemacht. Das Ansehen, Herr Weber, war damals auch nicht auf dem Höhepunkt der Geschichte dieses Rates. Das möchte ich heute nicht nochmals erleben.

Es wird von uns eine klare Stellungnahme erwartet, ob wir diese Schwerverkehrsabgabe und diese Vignette in Betracht ziehen wollen. Und ich glaube, die Mehrheit unseres Rates wünscht diese Abgaben grundsätzlich. Nur wissen wir heute noch nicht, wie wir sie ausgestalten sollen. Es wäre deshalb sinnvoll, wenn wir grundsätzlich darauf eintreten und dann das Geschäft an die Kommission zurückweisen, mit dem Auftrag, zusammen mit dem Bundesrat die Ergebnisse der Expertenkommission Nydegger auszuwerten.

Letach: Ich äussere mich nicht zu den finanz-, verkehrs- und abstimmungspolitischen Aspekten dieser Vorlagen. Der Ordnungsantrag wurde ja durch Hinweise ausgelöst, dass aufgrund neuer Empfehlungen die Strassen- bzw. die Kategorienrechnung andere Ergebnisse zeigen werde als heute und dass damit die Rechtfertigung, die Ausgestaltung und die Höhe insbesondere einer Schwerverkehrsabgabe neu überprüft werden müsse.

Man wird es einem Parlamentarier kaum verargen und verbieten wollen, wenn er sich in einer solchen Situation persönlich an zuständiger Stelle erkündigt. Ich wollte mich also nicht hinter jemand verstecken, Herr Weber, sondern ich habe dort, wo der von der «Weltwoche» kommentierte Berichtsentwurf über die Strassenrechnung entstanden ist, nämlich an der Hochschule St. Gallen, nach dem Wahrheitsgehalt dieser Story gefragt. Und siehe da: sie stimmt – fast. Und wenn ich sage «fast», so drängt sich nun eben doch noch eine Ergänzung bezüglich der zahlenmässigen Auswirkungen auf. Was die Kommission Nydegger erarbeitet hat, sind bekanntlich Grundsätze und Empfehlungen. Es geht – das hat Herr Cavelti richtig gesagt – um Methoden, wobei all diese Grundsätze und Empfehlungen und Methoden nicht aus der Luft gegriffen, sondern auf Expertisen von Verkehrsingenieuren der ETH abgestützt und von der Kommission behandelt worden sind. Die ziffernmässigen Auswirkungen dieser Empfehlungen und Grundsätze auf die Strassenrechnung ergeben sich daraus nur mehr oder weniger zwingend.

Was heute bekannt ist und in der «Weltwoche» richtig wiedergegeben wurde, ist eine erste, offensichtlich zwingende zahlenmässige Konsequenz. Allein schon diese eine Konsequenz bewirkt die Reduktion der Unterdeckung des Schwerverkehrs auf rund 150 Millionen Franken. Das ist nun aber nicht alles. Vielmehr kommen die Auswirkungen weiterer neuer Berechnungsgrundsätze hinzu, über die erst provisorische Ergebnisse vorliegen. Aber immerhin: Es liegen provisorische Ergebnisse vor. Sie müssten uns, wenn sie sich bestätigen sollten, veranlassen, noch radikaler über die Bücher zu gehen – auch gegenüber dem Beschluss des Nationalrates –, als es schon aufgrund des «Weltwoche»-Berichtes ratsam wäre.

In dieser unsicheren Situation halte ich es nun nicht nur für gewagt, sondern für kaum verantwortbar, heute eine Schwerverkehrsabgabe zu beschliessen, die so oder so auf überholten Grundlagen basiert und die mit dem vom Bundesrat selber stets vertretenen Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit schwerlich mehr wird begründet werden können. Diese Situation zeichnet sich heute ab, Herr Zumbühl. Solange das Ergebnis der vom Departement des Innern veranlassten Überprüfung der Strassenrechnung nicht offiziell und definitiv vorliegt und der Bundesrat nicht dazu Stellung genommen hat, darf doch das Parlament dieses Geschäft nicht materiell beraten. Wozu werden denn Gutachten und

Expertisen angefordert und mit Steuergeldern finanziert, wenn man vor Entscheiden nicht einmal die Ergebnisse solcher Untersuchungen abwarten will?

Ohne zu dramatisieren, noch ein Wort zu den sogenannten Indiskretionen: Als ich zu Beginn dieser Session den Auftraggeber, Herrn Bundesrat Hürlimann, darauf ansprach, ob er wisse, was sich in der Kommission Nydegger abzeichne, wusste er von nichts. Das ist keine Anklage. Herr Bundesrat Hürlimann hat – das sei anerkannt und positiv vermerkt – dann sofort geschaltet und Informationen eingeholt. Doch stellt sich die Frage, weshalb die in der Kommission Nydegger vertretenen Beamten ihre Departementschefs in dieser doch recht brisanten Frage nicht von sich aus rechtzeitig und umfassend über den Stand der Beratungen orientiert haben. Spürten sie die politische Brisanz nicht, oder wollten sie bewusst, gleich wie offenbar die Vertreterin des Finanzdepartementes, den Ständerat noch schnell einen Beschluss fassen lassen, der wenigstens die fiskalischen Gelüste des Bundes befriedigt? Es ist mir egal, welches Motiv sie hatten.

Wenn aber in dieser Situation die Presse ihre Informationspflicht gegenüber einem unverständlichen und unnötigen Versteckspiel wahrgenommen hat, so kann ihr daraus meines Erachtens nicht der Vorwurf der Indiskretion gemacht werden. Was würden wir Ständeräte wohl sagen, wenn wir jetzt gutgläubig auf der Basis der heutigen Strassenrechnung Beschlüsse fassten und in einigen Wochen oder auch erst im Herbst dann bekannt würde, dass die Unsicherheit dieser Grundlage ja bereits seit dem Frühjahr 1982 feststeht? Ich höre unsere Vorwürfe an die Adresse des Bundesrates, und ich höre die Vorwürfe der Öffentlichkeit an uns. Nun hat zufällig – und für den einen oder anderen vielleicht bedauerlicherweise – eine Zeitung uns vor dieser Blamage bewahrt. Ich meine aber, wir sollten diese Chance nützen und heute die Beratungen aussetzen – also entweder dem Ordnungsantrag der Kommissionminderheit oder dem Rückweisungsantrag von Herrn Egli, der materiell auf dasselbe hinausläuft, zustimmen.

Gadlent: Einleitend hat Ratskollege Andermatt bei der Begründung seines Antrages politische und sachliche Gründe aufgelistet. Wir unsererseits halten die Rückweisung weder für sachlich nötig noch politisch tragbar. Es stellt sich ganz einfach die Frage: Was hat sich seit dem Bekanntwerden, dass die Kategorienrechnung für den Schwerverkehr eine geringere Unterdeckung aufweist, geändert; eine geringere Unterdeckung als die der Botschaft zugrunde gelegte Annahme? Ist dadurch eine neue Sachlage entstanden? Diese Frage müssen wir ohne Zweifel mit Nein beantworten. Aus der heutigen Diskussion scheinen mir diesbezüglich zwei Aussagen von Kommissionsmitgliedern bedeutsam. Die Kommission wusste danach schon früh, dass man bezüglich dieser Unterdeckung des Strassenverkehrs mit anderen Zahlen rechnen müsse. Dann war aber auch bekannt, dass die Kommission Nydegger ihre Arbeit erst im Sommer abschliessen wird. In der Tat behandeln wir unseres Erachtens die Vorlage heute gleichwohl zu Recht, da auch die inzwischen bekannt gewordenen Zahlen nichts an deren Berechtigung ändern. Warum? Der Antrag des Bundesrates und der Kommissionminderheit will mit Artikel 36quater der Bundesverfassung eine echte Schwerverkehrsabgabe nach Massgabe der Unterdeckung schaffen. Ob diese Unterdeckung im massgeblichen Zeitpunkt – und dieser massgebliche Zeitpunkt fällt auf den Erlass der Ausführungsgesetzgebung – gegeben sein wird, ist eine Frage der Ansätze. Der Verfassungsartikel in der heute vorgeschlagenen Form bleibt in seinem Inhalt immer richtig. Sie können selbst den extremen Fall setzen, dass die Unterdeckung den Stand Null erreicht, noch dann ist der Artikel zutreffend, denn dann wird eben im Sinne des Textes keine Abgabe zu erheben sein. Die Höhe der Abgabe für die einzelnen Fahrzeuge ist indirekt dadurch begrenzt, dass der gesamte Reinertrag den vom Schwerverkehr nicht gedeckten Strassenkostenanteil erbringen soll.

Es gibt noch einen anderen Gesichtspunkt, und ich glaube, dass es im Sinne der eben gehörten Ausführungen keineswegs nötig war, dass uns eine Zeitung noch speziell auf andere Zahlen der fraglichen Expertise aufmerksam gemacht hat. Als man im Nationalrat die heute auch für uns zur Debatte stehende Lösung im Sinne der Übergangsbestimmung zur Bundesverfassung diskutierte, nannte man eine von der Unterdeckung unabhängige Zielgrösse von 150 Millionen Franken. Die Kommission Nebiker ging von dieser Grössenordnung aus. Nun, zufällig kommt – dem Vernehmen nach – auch die Kommission Nydegger auf den nämlichen Betrag. Also selbst wenn dieser Weg eingeschlagen werden sollte, bestünde aus sachlichen Gründen ebensowenig Veranlassung, die Beratung der Vorlage hinauszuschieben, die nur den Ausgleich der Unterdeckung anstrebt.

Es geht keineswegs darum, die Bedeutung der Kategorienrechnung oder der Berechnungsmethoden überhaupt, wie das heute gesagt worden ist, herabzumindern, zu minimalisieren. Aber wir wollen auch nicht in eine andere Richtung übertreiben. Letztlich stellt die Kategorienrechnung doch nur ein Hilfsmittel für die politische Festlegung des Steuersatzes für den Schwerverkehr dar. Es ist schon in der Botschaft zu Recht darauf hingewiesen worden, dass es lediglich um ein mögliches Prinzip der Verteilung auf die einzelnen Fahrzeugkategorien geht. Allfälligen späteren Modifikationen, so heisst es auf Seite 47 der Botschaft wörtlich, der Kategorienrechnung wird dadurch nicht vorgegriffen. Und solche wird es der Natur der Sache nach immer geben, aber das spricht nicht gegen die Berechtigung des heutigen Anliegens und die Erledigung der Vorlage im jetzigen Zeitpunkt.

Nun noch ein kurzes Wort zur politischen Seite des Entscheides: Politisch möchte ich davor warnen, sofort die Würde des Rates heraufzubeschwören, solange bei grundsätzlichen Auseinandersetzungen gegenseitige und gegenteilige Auffassungen in aller Sachlichkeit ausgetragen werden. Eine Frage des Eindruckes ist in solchen Dingen noch keine Frage der Würde.

Ich bin durchaus einverstanden damit, dass in diesem ganzen Problembereich die Frage der Zweckbindung der Treibstoffzölle Priorität verdient. Aber diese Priorität, das wissen wir, ist aufgrund des Standes des Verfahrens auch in jeder Hinsicht gewährleistet. Es stellt sich einerseits die politische Frage, was passiert, wenn wir das Geschäft verschieben, obgleich keine sachliche Notwendigkeit dafür besteht, und andererseits, wie es aufgefasst wird, wenn wir heute beschliessen, obgleich die fragliche Expertise zurzeit noch aussteht.

Tatsache bleibt, dass die schweren Brummer unsere Strassen ein paar hundert Mal mehr abnutzen als die Personewagen; die schweren Motorfahrzeuge behindern – insbesondere bei zunehmender Verkehrsdichte – den Verkehrsfluss in erheblichem Masse auch auf den Autobahnen, und viele erhoffen sich nun von einer zusätzlichen Kostenbelastung des Schwerverkehrs nicht nur eine gerechtere Lastenaufteilung zwischen den Strassenbenützern, sondern eben auch, dass die Zunahme des Schwerverkehrs gebremst wird. Das hat die Botschaft zu Recht mit Nachdruck festgehalten.

Aus all diesen Gründen halte ich dafür, dass es sich weder sachlich noch politisch rechtfertigen lässt, heute die Beratung der Vorlage auszusetzen. Auch bin ich der Überzeugung, dass es nicht gerechtfertigt ist, über die mit der Argumentation Egli beantragte Rückweisung ein ähnliches Ziel anzusteuern wie mit dem Ordnungsantrag Andermatt.

Begrüssung – Bienvenue

Le président: Nous avons le plaisir de saluer, à la tribune, une délégation du Parlement danois qui effectue une visite de trois jours en Suisse, sous la conduite de son président

M. Svend Jakobsen. La délégation danoise aura des entretiens, en fin de matinée, avec la Commission des affaires étrangères. Nous lui souhaitons la bienvenue et beaucoup de plaisir à Berne et en Suisse. (*Applaudissements*)

Bundesrat **Schlumpf**: Ich habe Ihnen den Standpunkt des Bundesrates darzulegen und dann zu einigen Ausführungen, die gemacht wurden, kurz Stellung zu nehmen, weil sie nicht unwidersprochen bleiben dürfen.

Ständerat Andermatt geht bei seinem Antrag davon aus, dass eine wesentlich neue Sachlage und neue Grundlagen vorliegen. Er hat von überholten Grundlagen gesprochen. Wie verhält es sich damit? Liegen, um sich in der Rechtsprache auszudrücken, *Nova* vor? Unter *Nova* versteht man neue Sachverhalte oder neue Beweismittel, die zu einer anderen Beurteilung einer Sache führen können. Und es scheint mir – verschiedene Votanten, die Herren Donzé, Cavelti, Stucki haben das dargelegt – eindeutig nicht der Fall zu sein.

Für das, was der Bundesrat dem Parlament beantragt, und zwar in Erfüllung von Motionen der beiden Räte, sinnigerweise aus dem Jahre 1978 mit einjähriger Fristansetzung für den Bundesrat, hat sich an Grundlagen überhaupt nichts Wesentliches geändert.

Der Verfassungsartikel 36quater, den der Bundesrat vorschlägt, sagt ja, dass der Bund eine Schwerverkehrsabgabe erhebe, die sich nach den vom Schwerverkehr verursachten nicht gedeckten Strassenkosten richte. Ständerat Cavelti hat dargelegt: Wenn im Extremfall keine Unterdeckung vorliegen würde, und wir diese Verfassungsbestimmung hätten, dann könnte auf dem Wege der Ausführungsgesetzgebung für diese Zeit auch keine Schwerverkehrsabgabe erhoben werden, weil es eine dem Kostendeckungsprinzip verpflichtete Verfassungsnorm ist.

Ständerat Affolter, Sie haben mit harschen Worten das Vorgehen geegelt und sich auf die Botschaft berufen als Begründung dafür, dass es an Fahrlässigkeit grenzen würde, wenn man gestützt auf diese Botschaft – eine überholte Botschaft – Beschlüsse fassen wollte.

Es ist nicht das erste Mal, dass ich nach mehrjährigen Beratungen in Kommission und Räten gezwungen bin, die Botschaft in Erinnerung zu rufen. Auf Seite 47 lesen wir unter dem Titel «Grundlagen zur Bemessung einer Schwerverkehrsabgabe»:

«Es ist aber zu betonen, dass die Kategorienrechnung nur ein Hilfsmittel für die politische Festlegung des Steuersatzes für den Schwerverkehr sein kann. Die Abgabe wird zum Beispiel nicht den jährlichen Schwankungen der Rechnungsergebnisse folgen können. Es geht hier lediglich darum, die Grössenordnung des Ertrages der zu erhebenden Abgabe und ein mögliches Prinzip zur Verteilung auf die einzelnen Fahrzeugkategorien aufzuzeigen. Allfälligen späteren Modifikationen der Kategorienrechnung wird dadurch nicht vorgegriffen.»

In weiser Voraussicht haben die Verfasser dieser Botschaft den Satz geschrieben: «... Modifikationen der Kategorienrechnung wird dadurch nicht vorgegriffen.»

Es steht mir nicht zu, hier Voten zu bewerten oder zu qualifizieren. Den Satz aber, es würde an Fahrlässigkeit grenzen, muss man sich vielleicht doch noch einmal überlegen.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Verfassungsartikel mag gut oder schlecht sein; man kann zu ihm positiv oder negativ eingestellt sein, die Meinungen darüber gehen auseinander; ganz unabhängig davon, ob die Unterdeckung des Schwerverkehrs 344 Millionen, 150 Millionen oder irgendetwas dazwischen beträgt. Ein solcher Verfassungsartikel wäre dann ein Hornberger Schiessen, wenn auf längere Zeit überhaupt keine Unterdeckung anzunehmen wäre; dann hätte ein solcher Verfassungsartikel keinen Sinn, weil man ihn auf dem Wege der Ausführungsgesetzgebung nicht konkretisieren könnte.

Einer Übergangsbestimmung Artikel 16 gemäss Nationalratsbeschluss (das war und ist nicht der Antrag des Bun-

desrates) können wir zustimmen, weil diese Regelung GVK-verträglich ist. Diese Übergangsbestimmung hat aber mit der Unterdeckung nichts zu tun, sie ist eine rein fiskalische Abgabe. Es heisst: Der Bund erhebt für die Benutzung der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen... eine jährliche Abgabe. Er erhebt sie nicht nur dann, wenn eine Unterdeckung vorliegt, sondern nach dem Antrag der ständerätlichen Kommission erhebt er sie während längstens zehn Jahren; sie kann auf dem Wege der Gesetzgebung schon vorher abgeschafft werden; da hat man an die GVK gedacht.

In dieser Übergangsbestimmung ist also kein Kostendeckungsprinzip verankert. Auch diesen Artikel 16 kann man positiv oder negativ bewerten, ganz unabhängig davon, ob eine Unterdeckung vorliegt und wie hoch sie allenfalls ist. Überdies war es ja so (ein Zufall, auf den bereits Ständerat Gadiant hingewiesen hat): In der nationalrätlichen Kommission ging man ohnehin von etwa 150 bis 180 Millionen Franken möglichen Ertrages aus einer solchen pauschalen Schwerverkehrsabgabe aus. Das würde die jetzt in Diskussion stehende Unterdeckung kompensieren.

Zur dritten-Frage: Hat sich für die Kommission des Ständerates oder für den Nationalrat etwas Neues ergeben? Das ist nicht der Fall. Dass nämlich die Kommission Nydegger im April 1981 eingesetzt wurde, war sowohl der nationalrätlichen wie der Ständeratskommission bekannt. Ich zitiere aus dem Protokoll der Ständeratskommission vom 16. April dieses Jahres: «Die Arbeiten der Kommission Nydegger zur Überprüfung der Strassenrechnung sollten im Sommer abgeschlossen werden. Resultate liegen noch keine vor, aber wir rechnen mit Modifikationen bei der Höhe der Unterdeckung.» Ständerat Generali: Ihnen ist das Adjektiv «leichte» hineingeflossen; ich habe das nicht gesagt, sondern laut Protokoll erklärt, dass wir mit Modifikationen rechnen. Das waren damals auch meine Überlegungen zur Ablehnung des Verschiebungsantrages von Ständerat Generali.

Die politischen Aspekte zu bewerten ist Ihre Aufgabe. Erlauben Sie mir dazu immerhin einige Überlegungen. Was sich seit 1978 auf diesem Gebiet abspielt, ist einem Hürdenlauf vergleichbar. Im Jahre 1978 haben die beiden Räte – nach Vorliegen der GVK, sie war bereits publiziert – mit eindeutig angenommenen Motionen dem Bundesrat den Auftrag erteilt, innert Jahresfrist eine solche Vorlage zu unterbreiten. Das hat er getan. Seit 1980 steht diese Vorlage in den beiden Räten in Beratung.

Die Herren Zumbühl und Vizepräsident Weber haben den Hürdenlauf im Ständerat geschildert. Es war auch nicht eine kurzfristige Beratung in der nationalrätlichen Kommission, die zu der nun vorliegenden Übergangsbestimmung führte. Nun stehen wir im Jahre 1982. Ob die Kurzfristigkeit der damaligen Auftragserteilung an den Bundesrat sich darin erschöpfen kann, dass dieser innert Jahresfrist eine solche Arbeit leistet (*nolens volens*, der Bundesrat war nicht begeistert und wollte die Motionen nicht annehmen; wir haben auch andere Motionen aus Ihrem Rat, die verlangten, der Bundesrat solle unverzüglich eine Vorlage unterbreiten für die Schaffung einer unabhängigen Beschwerdeinstanz für Radio und Fernsehen, das war 1979, und der Bundesrat hat die Vorlage erarbeitet, doch liegt sie noch nicht bei Ihnen), oder ob auch eine gewisse Verpflichtung für den Auftraggeber daraus resultieren sollte, ist ein politischer Aspekt, den Sie zu beurteilen haben. Vor einem aber möchte ich warnen: Ständerat Andermatt geht in guten Treuen bei seinem Antrag davon aus, dass der Bericht Nydegger offenbar in den nächsten Wochen oder mindestens im Laufe dieses Sommers von der Kommission verabschiedet werde. Das ist er noch nicht; am 6. Juli soll die nächste und wenn möglich letzte Sitzung stattfinden. Nach dem, was wir wissen, geht es bei den Empfehlungen der Kommission Nydegger darum, dass Methoden erarbeitet werden für die Zurechnung von Kosten und Erträgen nach verschiedenen Fahrzeugkategorien.

Wenn wir den Bericht Nydegger haben, dann haben wir Empfehlungen für Methoden für die Erarbeitung der Kate-

gorienrechnung, aber noch keine ziffernmässigen Resultate. Dann beginnt die Arbeit. Und diese Arbeit muss verwaltungsintern gemacht werden, dann müssen wir nämlich nach diesen Methoden die Strassenrechnung in bezug auf die Kategorienrechnung neu ausarbeiten. Nur mit dem Bericht kennen wir allenfalls eine ungefähre Grösse von 150 Millionen Unterdeckung. Wenn wir diese Berechnungen machen, wird die zahlenmässige Auswertung nach den neuen Zurechnungsmethoden der Expertenkommission nicht unwidersprochen hingenommen. Auch das wird wieder zu Diskussionen, zu Auseinandersetzungen führen. Sie können also nicht erwarten, wenn Sie eine Orientierung des Bundesrates über bezifferte Auswirkungen der Expertise Nydegger wollen, dass das noch im Jahre 1982 auf Ihrem Tisch oder in der ständerätlichen Kommission sein könnte. Das zu den Überlegungen insbesondere von Ständerat Letsch.

Zu seinen Ausführungen, ob die Departementschefs bewusst nicht orientiert worden seien über Zwischenergebnisse: Sie waren selber in der Bundesverwaltung, Herr Letsch. Ich würde es nicht als sorgfältige Regierungstätigkeit beurteilen, wenn man sich in Abständen über Zwischenergebnisse, über Fragmente kommender Expertenberichte und darauf abgestützt parlamentarische Kommissionen informieren würde, dass andere Grundlagen vorliegen werden; das ist nicht die Arbeitsmethode in der Verwaltung. Ich habe es noch nie erlebt, dass wir uns von Expertenkommissionen über Zwischenresultate Bericht erstatten liessen und in das Parlament hineingetragen hätten. Und über den neuesten Stand habe ich am 16. April die ständerätliche Kommission orientiert: dass man nämlich den Bericht im Sommer erwarten könne und dass mit Modifikationen in bezug auf die Höhe der Unterdeckung zu rechnen sei. Das war unser Wissensstand, über detailliertere Zwischenergebnisse – das waren ja weitgehend Arbeitsunterlagen, die erst noch in der Kommission Nydegger behandelt werden mussten – verfügten wir nicht, und es wäre doch auch nicht denkbar, dass man sich solche regelmässig beschaffen würde, um sie an parlamentarische Gremien weiterzugeben.

Damit zu der Frage von Ständerat Egli, ob es besser sei, wenn vorläufige Ergebnisse allenfalls auf dem jetzt passierten Wege an das Parlament gelangen, ob es nicht besser wäre, dass der Bundesrat das Parlament über solche Zwischenergebnisse orientieren würde. Ich möchte Ihnen diese Frage zur Beurteilung überlassen. Mir schiene es höchst fraglich, was das Parlament mit solchen Zwischenergebnissen jeweils anfangen sollte. Wir haben nämlich viele Dutzende solcher Kommissionen in den verschiedensten Gebieten an der Arbeit.

Nun wurde gesagt – und das ist ein politisches Argument oder ein politischer Gesichtspunkt –, im Zusammenhang mit der Treibstoffzollvorlage sollte keine Belastung resultieren. Das ist auch die Meinung des Bundesrates. Und Sie wissen aus dem Fahrplan des Bundesrates, dass die Treibstoffzollvorlage vor diesen Verfassungsrevisionen, aus den bekannten Gründen, zur Volksabstimmung gelangen soll. Das wird auch möglich sein, dieses Vorgehen der Treibstoffzollvorlage, wenn das Parlament das so will und die Behandlung dementsprechend vorantreibt. Und die Frage, Schwerverkehrsabgabe in der einen oder anderen Form, Vignette, die ist auf dem Tische der Politik. Ob Sie sie auf diesem Tische liegen lassen wollen oder ob Sie sie weiterbetreiben wollen: sie ist auf dem Tisch! Und warum? Weil Sie, meine Damen und Herren, das im Jahre 1978 verlangt haben. So ist doch die Geschichte. Ob daraus eine Belastung resultiert für andere Fragen oder nicht, das müssen Sie mit ihrem eigenen parlamentarischen Gewissen ausmachen. Adressieren Sie diesen Vorhalt richtig, nicht an den Bundesrat.

Ich nenne noch einige politische Aspekte. Man hat – zu Recht übrigens – die GVK angerufen. Ständerat Generali, der Bundesrat war nicht glücklich über den Motionsauftrag damals, wegen des Vorziehens, weil er auch gewisse politische Probleme sah. Aber mit Artikel 36quater, wie ihn der

Bundesrat vorschlägt, gibt es keine Kollision mit der GVK. Dieser Artikel 36quater ist ja gerade ein Element der GVK. Die GVK schlägt eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zur Kompensation der Kostenunterdeckung vor. Man kann die Frage diskutieren, ob dieses Vorziehen richtig sei. Aber eine Kollision mit der GVK entsteht beim Antrag des Bundesrates überhaupt nicht.

Und die Übergangsbestimmung nach Nationalrat, Artikel 16, entspricht zwar nicht der GVK – die GVK will eine leistungsabhängige, kostenbezogene Schwerverkehrsabgabe als verkehrspolitisches Instrument –, doch er ist GVK-verträglich, stört die GVK nicht, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil mit der Ausführungsgesetzgebung zur GVK nach der vorgesehenen Regelung diese Übergangsbestimmung hinfällig werden soll durch die Ausführungsgesetzgebung zur Verfassungsbestimmung für die echte Schwerverkehrsabgabe, oder dann durch ein Spezialgesetz. Also auch mit Blick auf die GVK spricht nichts gegen eine Weiterführung der Beratung. Das ist auch die Auffassung des Bundesrates. Es ist eine Frage der politischen Beurteilung, ob negative Auswirkungen in der Öffentlichkeit entstehen könnten, weil man weiss, dass ein Bericht bevorsteht, der in bezug auf die Bezifferung der Unterdeckung – soviel bekannt ist – zu anderen Resultaten kommt, oder ob es nachteiliger ist, die Sache nicht nur um eine Session – das würde keine Rolle spielen, ob in der Junisession oder in der Septembersession –, sondern um mehrere Sessions hinauszuögern; denn die Belastung für die Treibstoffzollvorlage kann genauso gross oder noch grösser sein, wenn auf den Tischen des Parlaments andere unerledigte Verkehrsvorlagen liegen, die in bezug auf die Belastung der Automobilisten oder der Stimmbürger überhaupt von Bedeutung sind.

Eine abschliessende Feststellung: Interessant ist für mich die Standfestigkeit im Parlament. Die Lager sind nämlich gegenüber September 1980 unverändert. Nur die Argumente sind neu. Aber der Inhalt der Argumente bringt nichts Neues von Bedeutung. Es ist erfreulich, dass seit September 1980 im Rat kein grosser Wechsel stattgefunden hat. Damals war man für Rückweisung an den Bundesrat, weil man auf die GVK warten wollte.

Für Rückweisung waren die Herren Andermatt, Affolter, Debétaz, Generali, Reymond, Stefani und Letsch. Wir haben sie heute alle bei den Gegnern auch wieder getroffen. Herr Bürgi und Herr Meier waren auch dabei. Da kam mir wieder ein lateinischer Spruch – Herr Cavely hat mich dazu animiert – in den Sinn: *tempora mutantur et argumenta in illis, sed homines manent*. Da frage ich mich: Wie wäre es denn in einem Jahr, wenn wir warten würden? Würde es nicht erneut heissen: *tempora mutantur et argumenta in illis*? Es gäbe sicher in einem Jahr auch wieder neue Argumente; denn die *homines manent*, die bleiben.

Nach Ihren Ausführungen, ich glaube Ihnen selbstverständlich, herrscht Einigkeit darüber, dass eine Schwerverkehrsabgabe nötig und von der Sache her richtig ist. Die Frage scheint mir nun zu sein, ob diese Schwerverkehrsabgabe einen Dauerplatz im Wartesaal der Politik erhalten oder ob sie einmal aus den Ratssälen hinausgetragen werden soll, dorthin, wo sie hingehört, nämlich auf die Strasse und damit zuerst einmal zum Souverän, der dazu Stellung nehmen muss. Dort gehört die Schwerverkehrsabgabe nämlich hin, wenn man es mit ihr ernst meint.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Andermatt	16 Stimmen
Dagegen	25 Stimmen

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

80.003

**Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 312 hiervor – Voir page 312 ci-devant

Eintretensdebatte – Débat d'entrée en matière

M. Donzé, rapporteur: Pour commencer, je tiens à relater strictement les faits, sans présenter en même temps quelque autre considération. Vous vous rappelez certainement qu'au cours de sa séance du 17 décembre 1980, notre conseil, par 19 voix contre 18, est revenu sur sa décision de renvoyer cet objet au Conseil fédéral. Ensuite, par 23 voix contre 16, toujours notre conseil décida que la décision du 23 septembre 1980 – donc le renvoi au Conseil fédéral – équivalait à une décision de non-entrée en matière. L'objet en question était donc ainsi transmis au Conseil national qui chargea une commission ad hoc de son examen préalable. Le rapport de cette commission fut discuté en plenum entre le 5 et le 8 octobre 1981.

La commission a également traité les initiatives parlementaires suivantes: 76.221 (Péages sur les autoroutes), 79.231 (Péages sur les tunnels), 76.230 (Droits sur les carburants), ainsi que la motion du Conseil des Etats, 80.933 (Surtaxe sur les carburants. Affectation), proposée par notre collègue, M. Gadiant.

Après que fut écartée, par 109 voix contre 39, une motion d'ordre proposant le renvoi de l'ensemble du débat, le Conseil national traita tous les objets et décida d'entrer en matière sans opposition, au sujet de la redevance sur le trafic des poids lourds. Le plenum repoussa une proposition de minorité demandant le maintien de l'article 36^{quater} de la

constitution. Le Conseil national transforma donc profondément le principe de la redevance et l'introduisit à l'article 16 des dispositions transitoires dans la constitution. Il s'agit d'une taxe fixe dont le montant dépend du poids total du véhicule, donc d'un forfait. Le Conseil fédéral propose une taxe dont le montant dépend de la charge utile et des kilomètres parcourus. La redevance annuelle décidée par le Conseil national s'élève à 500 francs au minimum et à 3000 francs au maximum. C'est à partir de ce texte que notre commission a délibéré.

Le Conseil national a ensuite suivi sa commission ad hoc, en acceptant, par 107 voix contre 38, un arrêté fédéral introduisant une redevance pour l'utilisation des routes nationales, que l'on appelle la vignette. Le Conseil national a refusé d'entrer en matière sur l'initiative parlementaire prévoyant un péage sur les tunnels, proposée par M. Weber. L'auteur de l'initiative, M. Schär, ayant retiré sa proposition, l'initiative concernant les droits sur les carburants est devenue sans objet. La motion de M. Gadiant concernant la surtaxe sur les carburants a été repoussée; par contre, un postulat de la commission du Conseil national, relatif à une nouvelle répartition du produit des droits d'entrée et de la taxe supplémentaire sur les carburants a été accepté. Le texte de ce postulat figure sur le dépliant.

Votre commission a ainsi délibéré les 23 novembre 1981, 5 février et 16 avril 1982. Le Conseil fédéral maintient sa proposition de fixer le principe d'une redevance sur le trafic des poids lourds dans un article 37^{quater} de la constitution. Cet article est conforme aux objectifs de la conception globale suisse des transports. Les modalités seront fixées dans la législation. Il sera tenu compte des résultats des travaux de la commission Nydegger concernant le compte routier par catégories et cela nous le disions avant la motion d'ordre de M. Andermatt. Si l'examen du compte routier par catégories démontre que le total des coûts non couverts du trafic routier lourd est inférieur aux 350 millions de francs qui avaient été articulés dans le message, la redevance sera moins élevée.

Etant donné que l'élaboration d'une loi concernant la redevance sur le trafic des poids lourds prendra du temps, le Conseil fédéral accepte l'introduction d'une disposition transitoire dans la constitution fédérale, comme le Conseil national l'a décidé. Cet article 16 des dispositions transitoires n'est pas en contradiction avec les principes de la CGST, mais ces taxes fixes, qui ne dépendent pas des kilomètres parcourus, ont le désavantage de maintenir la distorsion de la compétitivité au détriment du rail. Le conseiller fédéral Schlumpf a souligné que la votation populaire sur la nouvelle réglementation des droits de douane sur les carburants devait avoir lieu avant la votation sur la redevance du trafic des poids lourds. Une discussion approfondie s'est déroulée sur tous les aspects du problème, qu'ils soient constitutionnels, légaux, fiscaux, ou financiers. Les questions d'opportunité politique, dont on a tant parlé, ont également été envisagées. La commission a décidé, par 13 voix contre 2, de revenir sur la décision du Conseil des Etats de ne pas entrer en matière, M. Debétaz a défendu une proposition dans ce sens, ce point sera donc certainement le premier que nous aurons à discuter.

Lors de notre troisième séance, le problème fut presque entièrement repris suite à une proposition de M. Generali qui demandait de suspendre la discussion au plenum jusqu'au vote de la nouvelle réglementation des droits de douane sur les carburants. Cette proposition fut repoussée par 8 voix contre 6.

Toutefois, la commission partage l'avis du Conseil fédéral, selon lequel la votation sur les droits sur les carburants doit être la première à être proposée au souverain.

Je signale, dès à présent, que d'autres points forts ont fait l'objet de larges discussions, en particulier un amendement de M. Cavelti qui demande le rétablissement de l'article constitutionnel tout en acceptant les dispositions transitoires.

En ce qui concerne les taux partiels pour les véhicules circulant en Suisse pendant moins d'une année, par exemple

des véhicules immatriculés à l'étranger, le Département des transports, des communications et de l'énergie nous a proposé un nouveau texte qui a été adopté par la commission et figure dans le dépliant. Certes, il y aura encore d'autres problèmes à régler par la loi, en particulier le problème posé par certaines remorques, c'est-à-dire celui de leur qualité et de leur usage.

Une proposition d'affecter le produit de la redevance aux dépenses routières d'abord et d'en attribuer ensuite le 70 pour cent aux cantons fut repoussée. De même il y aura dans l'examen de chaque article, plusieurs propositions de minorités à étudier – je me réserve de reprendre la parole à leur sujet. Je voudrais dire que, personnellement, je suis partisan d'une taxe sur les poids lourds, mais surtout de la taxe proposée par le Conseil fédéral qui était vraiment basée sur le principe: qui utilise, paie! Elle permettait probablement d'atteindre un juste équilibre entre les moyens de transport. Je dis cela avec prudence, car, avec raison, le Conseil fédéral ne s'est jamais prononcé là-dessus d'une manière absolue. Néanmoins, je crois qu'il faut aller dans ce sens, Monsieur le conseiller fédéral Schlumpf l'a rappelé tout à l'heure. Il ne faut pas négliger non plus l'aspect «qualité de la vie»: j'ai un très grand souci en pensant qu'après l'achèvement de l'autoroute nationale 2, les camions étrangers risquent de déferler à travers notre pays pour éviter les péages à l'étranger. Telles sont les raisons essentielles pour lesquelles, personnellement – je sors uniquement sur ce point de la stricte relation des faits – je suis partisan de la taxe sur les poids lourds, mais, qu'avec le Conseil fédéral et la majorité de la commission, je vous demande d'entrer en matière.

Le président: Nous avons une proposition de non-entrée en matière émanant de M. Debétaz, qui va la développer maintenant.

M. Debétaz, porte-parole de la minorité: Le 23 septembre 1980, notre conseil a décidé, par 22 voix contre 19, de renvoyer le projet 80.003 au Conseil fédéral avec mandat d'incorporer la redevance dans le projet sur la conception globale des transports. M. Schlumpf, conseiller fédéral, vient de rappeler que le Conseil fédéral nous a présenté le projet de redevance sur les poids lourds en exécution de la motion votée par les deux Chambres en 1978. Pourquoi cette motion des deux Chambres? Essentiellement pour des raisons de politique financière et de politique fiscale. Il ne s'agissait plus de la politique des transports. A l'origine, la redevance était pourtant l'un des éléments de la conception globale des transports.

Le 17 décembre 1980, le Conseil des Etats a donné à sa décision du 23 septembre l'équivalence d'une décision de ne pas entrer en matière. Le projet est allé au Conseil national. Il nous revient avec une redevance forfaitaire dont la perception est réglementée conformément à l'article qui deviendrait le seizième des dispositions transitoires de notre constitution. C'était le 8 octobre 1981. Comme l'a rappelé son président, votre commission a repris son examen en novembre 1981. Nous sommes maintenant le 22 juin 1982. Depuis nos premières délibérations du 23 septembre 1980, il s'est passé des événements relativement importants.

Le projet d'arrêté fédéral pour une nouvelle réglementation des droits de douane sur les carburants se rapporte à des droits qui représentent des sommes très importantes. On a confirmé aujourd'hui que cet objet devait être considéré comme prioritaire; il serait soumis le premier au vote populaire. Le compte routier a été réexaminé. Il y a un instant, on a discuté abondamment de la nouvelle étude entreprise; elle n'est pas terminée. Je ne veux pas y revenir, mais le moins qu'on puisse dire, c'est que le résultat de cette étude montrera, dans le domaine de la couverture des frais routiers, une situation que l'on n'imaginait vraisemblablement pas au moment où le Parlement a voté la motion rappelée par M. Schlumpf, conseiller fédéral, la motion de 1978.

On a parlé, tout à l'heure, de la dignité de nos délibérations. Est-il sage de poursuivre des délibérations sur deux points accessoires, mais toutefois importants, alors que nous ne savons pas ce que le Parlement, d'abord, et le peuple ensuite feront du point prioritaire, la nouvelle réglementation des taxes sur les carburants? Alors que nous ne savons pas ce que seront le rapport et les conclusions de la commission qui étudie le compte routier.

La redevance proposée par le Conseil national devrait produire entre 150 et 200 millions, sauf erreur, par année. Ce n'est pas rien; pour la Confédération aussi les ruisseaux peuvent faire une rivière. Ce n'est pas rien, mais ce n'est pas loin des variations, disons «normales», qui peuvent séparer les prévisions budgétaires de la réalité comptable. Je ne parle pas du milliard fameux, fameux à de multiples points de vue. C'est vrai que ce milliard avait un caractère extraordinaire, mais cela démontre une substantielle différence entre ce qu'on prévoit et ce qui finalement se passe. Lorsque, en commission, j'ai proposé – puisque la majorité entrait en matière et entendait nous proposer de voter la redevance poids lourds – l'attribution d'une partie du produit de cette redevance aux cantons, M. Schlumpf a relevé qu'alors la Confédération ne recevrait plus que 50 millions et M. le conseiller fédéral a dit «Wenn der Bund, nur etwa 50 Millionen erhält, lohnt sich die Sache kaum». C'est ce qui figure dans le procès-verbal des délibérations de la commission. Est-ce que 150 millions, mes chers collègues, changent beaucoup la face des choses? C'est la question que nous pouvons véritablement nous poser.

Bref, tout ceci m'a convaincu qu'il fallait renoncer à tirer la remorque appelée redevance sur un chemin qui est devenu de plus en plus... difficile. Et je rappelle que cette redevance présente un certain nombre d'inconvénients:

Elle frappe une minorité; elle a des répercussions pour les régions décentralisées, pour les entreprises petites et moyennes, pour les exploitations agricoles; ces répercussions sont loin d'être négligeables; ces entreprises et ces exploitations ne sont souvent pas desservies par le rail. La redevance projetée augmentera les coûts; cela aura des effets pour les consommateurs. La perception de cette redevance est coûteuse. Elle conduit à ces taxes qui s'ajoutent aux taxes cantonales.

Ces éléments négatifs doivent tout spécialement retenir notre attention dès lors que l'on examine le projet sous un angle de politique financière, sous un angle de politique fiscale.

Lors de nos délibérations de septembre 1980, nous étions d'avis qu'il fallait examiner la redevance poids lourds dans le cadre du projet de conception globale des transports. La redevance était l'un des éléments de la conception globale. Vue sous cet angle, elle était admise, d'une façon générale. Je suis aujourd'hui d'avis que nous devons dire non aux projets qui sont maintenant en discussion.

J'ai déposé ma proposition de ne pas entrer en matière avant que l'on évoque les résultats supputés de l'étude sur le compte routier. Il est clair que ce que nous avons appris renforce ma conviction négative. Il est inopportun de poursuivre le débat sans connaître le projet du Conseil fédéral sur la conception globale des transports; nous avons reçu le rapport de la commission qui a élaboré cette conception globale; ce sont le message et les propositions du Conseil fédéral qui doivent servir de base à notre examen et à nos déterminations.

Monsieur le Conseiller fédéral nous le confirmera probablement, on peut admettre aujourd'hui que le dépôt du message par le Conseil fédéral interviendra très prochainement. Cet élément nouveau me paraît fondamental.

Avec M. Reymond, je vous propose de ne pas entrer en matière. Nous venons de recevoir une proposition de M. Egli qui nous engage à renvoyer le projet à la commission. Si la proposition de M. Egli est acceptée, la commission se réunira à nouveau; on peut partir de l'idée que le message du Conseil fédéral relatif à la conception globale des transports aura alors été déposé et que nous connaîtrons les résultats de l'étude du compte routier. La nouvelle

appréciation de la situation, à laquelle ces éléments nouveaux importants m'ont conduit, m'engage à ne pas insister avec ma proposition de ne pas entrer en matière. En revanche, je voterai en faveur de la proposition de renvoi que nous présente aujourd'hui M. Egli.

Le président: La discussion est ouverte exclusivement sur l'entrée en matière et sur la proposition de M. Debétaz.

M. Debétaz: Compte tenu du fait que nous sommes tout proches du message du Conseil fédéral relatif à la conception globale des transports, compte tenu aussi de la discussion de ce matin et de la proposition que nous fait M. Egli de renvoyer le projet à la commission, je retire ma proposition de ne pas entrer en matière au profit de celle de M. Egli.

Le président: Je vous fais remarquer, mon cher collègue, que vous avez dit textuellement: «Je n'insiste pas» vous n'avez pas dit: «Je retire».

M. Debétaz: Je le dis expressément.

Hefti: Ich möchte fragen: Wird über den Antrag Egli abgestimmt, bevor wir über das Eintreten abstimmen? In diesem Fall könnte ich mich dem Antrag Egli anschliessen. Oder soll der Antrag Egli nach dem Eintreten behandelt werden? Dann könnte er sich natürlich nur noch auf die Detailberatung beziehen.

Egli: Herr Debétaz hat seinen Nichteintretensantrag zurückgezogen. Damit ist Eintreten unbestritten, und es braucht keine Abstimmung.

Meier: Ich unterstütze den Antrag Egli mit Rückweisung an die Kommission aus den von ihm dargelegten Gründen. Ich möchte aber noch ein anderes Problem anbringen, das die Kommission näher studieren sollte. Wir haben nun lange über die neue Überprüfung gesprochen und uns gestritten, ob die Unterdeckung 350 Millionen oder 150 Millionen ausmache. Kein Wort hat man aber darüber gehört, ob die Unterdeckung auch beim Bund oder nur bei den Kantonen und den Gemeinden besteht.

Man hat auch kein Wort darüber gehört, ob es nach wie vor bei dem bleibt, was nach Vorlage Bundesrat und Nationalrat auf Seite 54 und Seite 55 steht. Ich gestatte mir, zu zitieren: «Da die Zuständigkeiten im Strassenwesen zwischen dem Bund und den Kantonen aufgeteilt sind, muss aber nach dem Kausalitätsprinzip ein Anteil der Kantone am Ertrag der Schwerverkehrsabgabe in Betracht gezogen werden. Nun ist es aber dringend notwendig, dass der Bund zur Verbesserung seiner Finanzlage vermehrte Einnahmen erhält. Deshalb kann er die Kantone am Ertrag einer neuen Bundesabgabe nur beteiligen, wenn die Kantone ihn in entsprechendem Umfang anderweitig entlasten.»

Es ist nun so: Kompensation hier, Kompensation bei den Treibstoffzöllen, und dies alles in einem Zeitpunkt, wo wir eine Vorlage über die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton beraten. Ich möchte die Kommission bitten, dass sie diese Fragen auch noch einmal überprüft. Sollte nicht eine klare Lösung in dem Sinn gefunden werden, dass der Ertrag der Schwerverkehrsabgabe, ob das nun Vorlage Bundesrat oder Vorlage Nationalrat ist, voll dem Bunde zukommt, unter Leistung einer Inkassoprovision an die Kantone, dass aber dafür auf alle Kompensationen verzichtet wird?

Es mag paradox erscheinen, wenn dieser Vorschlag ausgerechnet von einem Finanzdirektor kommt. Aber ich möchte doch darauf hinweisen, dass man die Anteile der Kantone aus der Schwerverkehrsabgabe wieder zweckgebunden zurückgeben will und die Kantone dann für die Kompensationen freie Mittel aufwenden müssen. Dass dies keine glückliche Lösung darstellen kann, muss man sicher zugeben. Man wird dann einmal mehr von seiten des Bundes wieder die Anteile der Kantone an den Steuern aufrechnen

und die Gegenleistungen nicht berücksichtigen. Ich glaube, dieser Frage sollte sich die Kommission noch eingehend annehmen und eine klare Lösung suchen, die nicht wieder neue Schwierigkeiten und neue Kompensationsforderungen zur Folge hat.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Egli: Ich kann meine Begründung kurz fassen, indem ich auf das verweise, was ich bereits vorhin gesagt habe und was von andern Votanten gesagt worden ist. Aufgrund der heutigen Debatte kann ich mir kein Bild darüber machen, welches die Grundlagen der Strassenrechnung sind. Darum beantrage ich Ihnen, es seien beide Vorlagen an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, zusammen mit dem Bundesrat die Ergebnisse der Expertenkommission Nydegger auszuwerten.

Zumbühl: Wenn ich mich nicht selbst verleugnen will, muss ich den Antrag Egli bekämpfen. Was erreichen wir, wenn die Kommission nochmals Auslegeordnung machen muss? In drei Sitzungen haben wir uns wirklich eingehend mit dieser Materie auseinandergesetzt. Nach meiner Ansicht sollte das doch genügen. Entweder sind wir heute schon auf dem richtigen oder auf dem falschen Weg. Nach Bundesrat Schlumpf haben sich die Grundlagen überhaupt nicht geändert. Wir alle teilen diese Auffassung. Ob 150, 200 oder 300 Millionen Franken Unterdeckung, ist für die Einführung nicht von Bedeutung. Bis es dann endlich soweit ist, werden wir vielleicht nicht nur bei den Defizitzahlen, sondern auch bei anderen Dingen sehen, dass sich verschiedenes geändert hat. Wenn wir heute auch noch die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen einbeziehen wollen, dann können wir sagen: Gute Nacht, Verkehrssteuern! Das wird nun doch allzu kompliziert.

Ich glaube, wir sind auf dem richtigen Weg. Wenn in der Kommission alle an der Stange bleiben, würde ein allfälliger Rückweisungsantrag vermutlich zur Auswirkung haben, dass wir wieder den gleichen Antrag in den Rat bringen. Das Resultat der Rückweisung wäre dann ein unnötiger Zeitverlust für die Kommissionsmitglieder und für die Sache zum so und sovielten Male eine unnötige Verzögerung. Aus diesem Grund bin ich gegen den Antrag Egli.

M. Donzé, rapporteur: Je ne puis qu'abonder en français dans les considérations que vient d'émettre M. Zumbühl en allemand. Je pense également que c'est une nouvelle tentative de faire durer le plaisir, mais je me passerai personnellement de ce genre de plaisir. Je pense que tout a été dit à ce sujet au sein de la commission et, avec M. Zumbühl, je vous demande de refuser la proposition de M. Egli, sinon nous aurons certainement de nouveau le même débat que celui que nous avons depuis 8 heures ce matin.

Bundesrat Schlumpf: Zu den Ausführungen von Ständerat Meier: Im Verfassungstext nach Bundesrat – also für die Variante leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – ist die Beteiligung der Kantone erwähnt. Das bleibt natürlich, ob nun der Ertrag aus einer Schwerverkehrsabgabe 340 oder 150 Millionen beträgt: Die Kantone werden an dieser echten Schwerverkehrsabgabe partizipieren. Bei der übergangsrechtlichen Ordnung nach Nationalrat ist, weil es sich um eine Fiskalabgabe handelt, keine Beteiligung der Kantone vorgesehen. Aber es gibt einen Minderheitsantrag von Herrn Debétaz, auch bei dieser übergangsrechtlichen, pauschalen Schwerverkehrsabgabe eine Kantonsbeteiligung vorzusehen.

Abstimmung – Vote

Für den Rückweisungsantrag Egli	20 Stimmen
Dagegen	21 Stimmen

Le président: Avant de passer à la discussion par article, je donne encore la parole à M. Cavelti, qui motivera sa proposition.

Antrag Cavelly

Behandlung von Artikel 36quater (neu) und von Ziffer I bis Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung als getrennte Bundesbeschlüsse.

Proposition Cavelly

L'article 36^{quater} (nouveau) et le chiffre I^{bis}, dispositions transitoires de la constitution fédérale, sont à traiter en tant qu'arrêtés fédéraux différents.

Cavelly: Mein Antrag ist einfach: Er bezieht sich darauf, dass man die Verfassungsbestimmung getrennt von der Übergangsbestimmung behandeln und verabschieden sollte. Ich muss vielleicht zur Begründung darauf hinweisen, wie die ganze Sache gelaufen ist.

Zunächst war ja nur diese Verfassungsbestimmung da; sie wurde vom Bundesrat mit Botschaft den Räten zugeleitet. Dann haben wir diesen Nichteintretensentscheid getroffen. Die Verfassungsbestimmung – immer noch allein – ging an den Nationalrat, wurde dort zunächst gutgeheissen und am anderen Tag abgewiesen. Anstelle der Verfassungsbestimmung setzte der Nationalrat diese Übergangsbestimmungen, die wir beraten werden. Richtigerweise, wenn man formell ganz richtig vorgegangen wäre, hätte die Verfassungsbestimmung, so wie sie vom Bundesrat gekommen ist, auf einer Fahne sein sollen und der Beschluss des Nationalrates auf einer anderen Fahne. Jetzt sind sie beide auf der gleichen Fahne, aber es kann nicht die Meinung sein, dass sie zusammengehören und zusammen beraten werden. Denn die Verfassungsbestimmung will eine GVK-konforme, leistungsbezogene Abgabe, verkehrspolitisch diktiert, und die Übergangsbestimmung will eine kurzfristige, fiskalpolitisch bestimmte Abgabe.

Also zwei verschiedene Dinge: das eine Verkehrspolitik, das andere Fiskalpolitik. Man kann diese Bereiche schon formell nicht vermengen. Materiell ist es dann so, dass es eine Verfälschung der Meinungsbildung wäre, wenn man die zwei verschiedenen Dinge zusammenfäktete. Es kann sehr wohl Stimmbürger geben – und auch bei uns Kollegen –, die für beide sind oder nur für die eine oder die andere dieser Bestimmungen. Ich beispielsweise – ich glaube auch die Mehrheit unserer Kommissionsminderheit – bin sowohl für die Verfassungsbestimmung als auch für die Übergangsbestimmung des Nationalrates. Wir können uns vorstellen, dass jene Kolleginnen und Kollegen, die auch für beides wären, aber eine Präferenz haben für die Übergangsbestimmung (weil diese rascher kommt), sich nicht für die Verfassungsbestimmung aussprechen würden, wenn sie vermengt ist mit der Übergangsbestimmung, aus Angst, die von ihnen präferierte Übergangsbestimmung würde dadurch abstimmungspolitisch gefährdet. Das ist kurz gesagt die Begründung dieses Trennungsantrages. Ich habe ihn gestern in der Kommission bekanntgegeben, und er wurde dort von niemandem bekämpft.

M. Donzé, rapporteur: M. Cavelly n'a pas soumis cette proposition, en tout cas il ne l'a pas fait clairement, à la commission.

Je me rallie à son raisonnement, qui me paraît logique. Cependant, il y avait au sein de la commission une unité de doctrine en ce sens que la minorité estimait que l'article constitutionnel devait être voté pour lui-même, puis ensuite la disposition transitoire. C'est dans ce sens que la minorité s'était exprimée en commission. Maintenant, elle veut séparer nettement les deux objets et en faire l'objet de deux arrêtés distincts. Cette procédure ne compliquerait-elle pas les choses? Je le crains, mais je ne me prononce pas sur ce point au-delà de cette appréciation.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat kann dem Antrag Cavelly zustimmen. Wir haben dann drei Bundesbeschlüsse: Einen ersten über den Verfassungsartikel 36quater, einen zweiten über Artikel 16 in den Übergangsbestimmungen und einen dritten betreffend Artikel 17 (Vignette), der ohnehin separat untergebracht werden muss. Sollten

Sie so beschliessen, wird es einfach sein, das nachher auseinanderzusetzen.

Es gibt ja ohnehin ein Differenzbereinigungsverfahren mit dem Nationalrat; später wäre der Beschluss dann von uns zu vollziehen.

Die Anträge von Ständerat Cavelly scheinen mir richtig: Mit der Stellungnahme zu drei verschiedenen Bundesbeschlüssen kann man seiner Meinung wirklich Ausdruck geben.

Le président: Je crois comprendre que la proposition de M. Cavelly n'est pas combattue. Cela paraissant être le cas, je la considère comme adoptée.

Nous allons procéder maintenant comme si nous étions en présence de deux arrêtés.

Detailberatung – Discussion par articles**Titel und Ingress, Ziffer I Ingress****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I préambule**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté**Art. 36quater****Antrag der Kommission****Mehrheit**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Cavelly, Muheim, Piller, Stucki, Weber)

Abs. 1

Der Bund... aber nicht gedeckten Strassenkosten. Der Reinertrag ist zur Deckung der Strassenkosten des Bundes und der Kantone zu verwenden.

Abs. 2

Das Gesetz bestimmt Voraussetzungen, Höhe und Verwendungszwecke der kantonalen Anteile am Reinertrag. Es ist dabei auf die besondere Lage der Rand- und Berggebiete sowie der Regionen ohne Eisenbahnverbindung angemessene Rücksicht zu nehmen.

Art. 36^{quater}**Proposition de la commission****Majorité**

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Cavelly, Muheim, Piller, Stucki, Weber)

Al. 1

La Confédération... d'une autre manière. Son produit net doit être affecté à la couverture des coûts du réseau routier de la Confédération et des cantons.

Al. 2

La loi fixe les conditions dont dépend l'attribution aux cantons d'une part du produit net de cette redevance, le taux de cette part et son affectation. On y tiendra compte de manière appropriée de la situation particulière des régions périphériques et de montagne ainsi que de celles qui ne sont pas desservies par le chemin de fer.

Cavelly, Sprecher der Minderheit: Ich habe die Aufgabe übernommen, hier kurz die Meinung der Kommissionsminderheit zu vertreten, welche den bundesrätlichen Antrag wiederaufgenommen hat und hier vertritt. Wir sind für die leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe, welche sich in

ihrer Höhe nach den nicht gedeckten Strassenkosten zu richten hat, die vom Lastwagenverkehr verursacht werden. Dazu folgende Überlegungen:

1. Dieser Antrag ist GVK-konform. Die GVK schlägt diese Lösung ebenfalls vor.

2. Diese Lösung wird – mindestens im Paket der GVK – auch von den Verkehrsverbänden gutgeheissen, hat also abstimmungspolitisch gute Chancen, durchzukommen. Neuerdings darf ich auch noch auf die soeben zustande gekommene Initiative des VCS hinweisen, die über 100 000 Unterschriften auf sich vereinigte.

3. Diese leistungsbezogene Abgabe ist gerecht; sie belastet jenen weniger, der die Strassen weniger benützt und dadurch der Strasse weniger Schaden zufügt. Es ist also eine Verursacherabgabe.

4. Auch unsere bisherigen Gegner sollte das für diese Lösung einnehmen: Wir stellen hier nicht auf irgendeine Zahl ab, sondern auf die zu ermittelnde Strassenrechnung, jeweils angepasst im Laufe der Jahre. Man vergibt sich also gar nichts, laute die nicht gedeckte Strassenschuld nun auf 400, 300 oder 150 Millionen. Den bisherigen Gegnern der Vorlage, die eine zu starke Belastung des Lastwagenverkehrs befürchteten, kann man unter Hinweis auf die Indiskretion sagen: Jetzt fährt Ihr besser (wenn die Indiskretion stimmt); es müsste auch der letzte überzeugt werden, dass dies die richtige Lösung ist.

5. Diese leistungsbezogene Abgabe möchte auch den Kantonen grundsätzlich eine Beteiligung am Ertrag zubilligen. Sie haben Herrn Hans Meier gehört, der Zweifel an der Ausführung dieser Bestimmung hegt. Wir setzen ja nur das Prinzip fest; wie die Ausführung im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen geschehen wird, bleibt der künftigen Gesetzgebung vorbehalten. Auch hier vergeben wir uns also nichts. Wenn Herr Meier unter Hinweis auf die Finanzdirektorenkonferenz Zweifel anmeldet, darf ich ihn im Gegenzug darauf hinweisen, dass ein anderer Finanzdirektor – der hier anwesende Herr Stucki, Finanzdirektor von Zürich – bei unserer Minderheit ist; also heben sich die Finanzdirektoren mindestens in dieser Frage auf; der Vorschlag ist also Finanzdirektoren-neutral, wenn Sie so wollen. Das sind die fünf Punkte, die für eine solche Lösung sprechen.

Nun wird eingewendet, die weit entfernten Regionen und die bahnlosen Talschaften würden durch diese Abgabe benachteiligt. Das stimmt. Darum sind wir hingegangen und haben die Bestimmung im bundesrätlichen Vorschlag «angereichert», indem wir es ausdrücklich der Gesetzgebung vorschreiben, speziell Rücksicht zu nehmen auf entlegene Gebiete und bahnlose Talschaften.

Diese Idee stammt nicht von mir, sondern wurde in der ersten Behandlung dieses Artikels von Herrn Generali zur Diskussion gestellt (mindestens, was die entlegenen Gebiete betrifft, ich habe dann noch die bahnlosen Talschaften hinzugefügt).

Es trifft also nicht zu, dass diese Regionen zu kurz kämen; im Gegenteil: Die Gesetzgebung wird sich dieser Probleme speziell annehmen müssen, weil die Verfassung sie dazu zwingt. Es wird also eine optimale Berücksichtigung dieser Gegenden vorgesehen.

Natürlich kann man sich fragen, wie das geschehen solle. Dafür haben wir die Experten. Jedes Problem kann gelöst werden; auch dieses halte ich nicht für unlösbar. Ob das in der Form von Rückgaben oder auf andere Weise geschehen soll, will ich jetzt nicht erörtern. Es ist aber machbar und wünschbar.

Zum Schluss noch ein abstimmungspolitischer Grund: Wenn Sie diese Verfassungsbestimmung akzeptieren, schaffen Sie eine namhafte Diskussionsbasis mit dem Nationalrat. Je nach dem Ergebnis der Expertenkommission Nydegger würde es Sie vielleicht später einmal reuen, nur eine Übergangsbestimmung zu haben. Es empfiehlt sich also, diese Verfassungsbestimmung zu akzeptieren, und wenn's nur deshalb wäre, um mit dem Nationalrat noch über alles diskutieren zu können. Die Aussichten beim

Nationalrat? werden Sie fragen. Die Aussichten werden sehr günstig sein. Ich erinnere Sie daran, dass diese Lösung am ersten Tag der Behandlung im Nationalrat dort angenommen wurde, und sie dann nur in der Turbulenz des zweiten Tages – meines Wissens mit einer Stimme Unterschied – unter den Tisch fiel. Die Aussichten sind also ausserordentlich günstig.

Zusammenfassend kann ich Ihnen im Namen der Minderheit empfehlen – vielleicht wäre es jetzt sogar eine Mehrheit, die Fronten haben sich in letzter Zeit etwas verschoben –, diese Lösung zu akzeptieren, also Artikel 36quater.

Stucki: Es stellt sich in der Tat bei der Detailberatung dieses Artikels 36quater die Frage, ob wir diesen Weg oder den Weg der Übergangsbestimmung oder – parallel geschaltet – beide Wege gehen wollen. Es stehen sich ja der Vorschlag des Bundesrates (mit diesem Art. 36quater), leistungsabhängige Abgabe nach Fahrzeugkategorie, Gewicht, Kilometerleistung und die Lösung des Nationalrates gegenüber (Ergänzung der Übergangsbestimmungen der BV, befristete Pauschalabgabe, differenziert nach Fahrzeuggewicht). Der wesentliche Unterschied zwischen diesen beiden Wegen scheint mir darin zu liegen, dass die Pauschalregelung gemäß Nationalrat und Kommissionsmehrheit relativ einfach und auch sofort zu realisieren ist. Demgegenüber liegt jedoch der Antrag der Kommissionsminderheit – rasserein kann man sagen – in der Zielrichtung der GVK und lässt auch für die Stufe der Gesetzgebung eine differenziertere und beweglichere Lösung zu, als es diese Pauschallösung im Rahmen der Übergangsbestimmungen ermöglicht. Wir kommen unsererseits zum Schluss, dass die Vorteile beider Wege in dem Sinne zu nutzen sind, dass sowohl der Vorschlag der Kommissionsmehrheit befürwortet werden kann, als auch parallel dazu – und deshalb haben wir vorhin dem Antrag von Herrn Cavelti zugestimmt – die Verfassungsgrundlage für eine definitive Schwerverkehrsabgabe geschaffen werden kann. Dieses Vorgehen im Sinne einer Parallelschaltung hat den unbestreitbaren Vorteil, dass gemäss Artikel 16 zunächst ohne Zeitverzug eine nach einem groben Raster erhobene Abgabe in Gang gesetzt werden kann, gleichzeitig aber auch mit der Schaffung der definitiven Verfassungsgrundlage gemäss diesem Artikel 36quater die Grundsätze für eine flexible Gesetzgebung fixiert werden können, welche anpassungsfähig ist an Veränderungen der Strassen- und Kategorienrechnung; eine Gesetzgebung, welche den Verwendungszweck umschreibt, die Aufteilung des Reinertrages zwischen Bund und Kantonen festlegt und schliesslich auch die Rand- und Berggebiete sowie die Regionen ohne Eisenbahnverbindung angemessen berücksichtigen kann. In diesem Sinne unterstützen wir also sowohl Artikel 36quater als auch dann nachher den Artikel 16 als Übergangsbestimmung in der Meinung, dass bis zur Ausarbeitung und Inkraftsetzung der Ausführungsgesetzgebung zum Verfassungsartikel als definitive Lösung – das wird ja wahrscheinlich gegen zwei bis drei Jahre in Anspruch nehmen – im Sinne einer Sofortmassnahme eine Schwerverkehrsabgabe ohne Zeitverzug möglich ist. Ich habe mich in der Kommission dafür ausgesprochen, dass im Rahmen dieser Übergangslösung von einer Kantonsbeteiligung abgesehen werden soll, weil das aufgrund von BV 36quater auf dem Wege der Gesetzgebung ausgehandelt werden soll. Wir werden in jenem Zeitpunkt dann auch das Resultat der Aufteilung der Treibstoffzollerträge kennen, und mir scheint, dass dort für die Kantone der gewichtigere Punkt liegt. Deshalb habe ich, Herr Kollege Cavelti, im Rahmen der Kommissionsberatung eine Art «Neutralisierungserklärung» abgegeben. Wir stimmen sowohl für Eintreten auf Artikel 36quater als auch für Artikel 16 BV.

Piller: Als Mitunterzeichner des Minderheitsantrages bin ich der Überzeugung, dass die nationalrätliche Lösung, die eine Pauschalabgabe vorsieht, ungerecht ist. Sie hat zudem rein fiskalischen Charakter und keinen grossen verkehrspolitischen Gehalt. Ungerecht ist sie deshalb, weil sie nicht

nach Fahrleistung differenziert. Wir haben grosse Transportunternehmen, die durch einen gezielten Einsatz ihrer Lastwagen ohne weiteres auf Fahrleistungen von über 100 000 Kilometer jährlich pro Camion kommen. Beispielsweise gibt es Transportzüge, die mehrmals täglich Bern-Zürich retour fahren. Demgegenüber stehen die Transportunternehmer mit räumlich beschränktem Regionalverkehr, die kaum mehr als 10 000 bis 20 000 Kilometer im Jahr an Fahrleistung erbringen. Die Pauschalabgabe trifft wegen der Höhe der Abgabe – es sind für die grossen Lastwagen immerhin 3000 Franken – die Kleinen unverhältnismässig hart. Eine Schwerverkehrsabgabe, die im Gegensatz zur Autobahnvignette wirklich die Unterdeckung dieser Verkehrskategorien aufheben soll, darf nicht auf so ungerechte Art verwirklicht werden. Ich kann deshalb heute dieser Pauschallösung als Übergangslösung nur dann zustimmen, wenn Artikel 36quater, wie ihn die Kommissionsminderheit vorschlägt, ebenfalls akzeptiert wird.

Die Gegner der leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe bringen oftmals das Argument, der administrative Aufwand sei zu gross. Dieses Argument ist meines Erachtens überhaupt nicht stichhaltig. Das Erfassen der Verkehrsleistung eines Lastwagens ist technisch wie administrativ kein Problem. Es lohnt sich bei dieser Gelegenheit, einmal daran zu erinnern, für was und wieviel heute erfasst, gemessen und registriert wird, für Sachen, die dem Bund eigentlich wenig oder kein Geld einbringen. Denken wir bereits an die eingeführten Fahrtenstreifen in Camions und Autobussen. Sie wurden eingeführt, um die Fahrzeit der Chauffeure zu kontrollieren. Denken wir aber auch an die gewaltigen Erfassungen, Messungen und Registrierungen in der Landwirtschaft: Milchmengen, Anbauflächen, Hanglagen, Fettgehalt usw. werden erfasst, registriert und ausgewertet; vielfach, um Subventionen differenziert auszubehalten. Wenn wir das mit dem Aufwand für die Erfassung des leistungsbezogenen Schwerverkehrs vergleichen, so stellen wir fest, dass dieser Aufwand sich in sehr bescheidenem Rahmen hält und dass dieser Aufwand zusätzliche, gerechtfertigte Einnahmen bringt.

Ich bitte Sie deshalb, mit der Kommissionsminderheit zu stimmen und bei der Pauschallösung auch den Artikel 36quater mitzunehmen, so wie ihn die Kommissionsminderheit vorschlägt. Wir tun damit einen guten Schritt in Richtung der GVK, deren Verwirklichung bald und zielstrebig an die Hand genommen werden sollte. Ich frage mich allen Ernstes, ob wir noch an die GVK glauben können, wenn wir heute nur die Pauschallösung akzeptieren, die sowieso zeitlich befristet ist.

M. Stefani: Une fois encore, après avoir prêché les vertus de la sainte religion du fédéralisme, le progrès et les préoccupations financières nous incitent à nous en éloigner. Les vertus resurgissent parfois, on en a entendues, sous la forme peu élégante, mais bien efficace, de la participation des cantons au produit de la redevance sur les poids lourds, participation qui peut être proposée pour des motifs très variables. En effet, le transfert à la Confédération de la compétence, s'agissant du réseau routier, accentue le processus centralisateur. Mais rares ont été les voix qui se sont élevées pour déplorer cette application. Pourtant, même si les régions périphériques doivent se plier à la nécessité de coordonner les courants du trafic et d'équilibrer les frais occasionnés par les moyens de transport, sans oublier les graves problèmes financiers qui se posent à la Confédération et aux cantons dans ce domaine, les mesures que l'on entend adopter ne doivent pas, une fois de plus, pénaliser leur économie. Pour pouvoir accepter une solution qui tienne compte de toutes ces exigences fondamentales, on devrait disposer de moyens d'action politique, économique et technique qui ont si souvent été pronés ou plus simplement évoqués au cours des débats de la commission: La conception globale des transports d'abord. Ses conclusions sont jusqu'à présent inconnues, mais les principes généraux que l'on nous a indiqués ont servi à la commission d'éléments de comparaison

lorsqu'elle a élaboré des propositions. Le compte routier ensuite, autre acte de foi qui a conditionné tous nos travaux et qui a montré, pour ne pas dire démontré, que les théories de la relativité s'appliquent même dans ce domaine. Mais certaines des bases du discours ont changé et celles du message aussi. Les conclusions restent les mêmes pour les adeptes des différentes thèses et démontrent qu'une logique rigoureuse conduit toujours à des résultats absolus. Le Conseil national, en tirant d'instinct, a atteint le centre de la cible du plan routier corrigé. Il donne un probable déficit annuel de 150 millions de francs auquel on a fait correspondre des recettes d'un montant identique. Cette solution permet de rétablir le compte routier, ce qui remet en question la participation des cantons au produit des redevances envisagées. En effet, tant le Conseil fédéral, dans son message, que le chef du département, devant la commission, ont admis que la charge plus considérable, engendrée pour le trafic des poids lourds, était supportée par les cantons. Aux propositions prônant une participation des cantons au produit des redevances, on a opposé, avec succès dans la commission, l'argument selon lequel ce produit, tel qu'il découle de la décision du Conseil national, était loin de couvrir le déficit routier. Toutefois, les nouveaux résultats ne peuvent pas écarter d'emblée une telle ristourne qui devrait aussi permettre de parer aux assauts des associations professionnelles qui ne vont pas rester passives lors de la consultation populaire. Au surplus, il n'y aurait, à mon sens, pas de raison valable de chercher dans d'autres secteurs, comme le laisse entendre le message, une compensation entre la Confédération et les cantons de prestations limitées qui parviendraient à ces derniers.

Pour un canton frontalier comme l'est le Tessin, à l'écart de tout approvisionnement et des marchés de la Suisse, il est de la plus haute importance de pouvoir disposer de moyens de transport sûrs et des moyens de transit rapides, qui ne soient pas obérés de taxes qui pourraient nuire à la compétitivité de son économie par rapport à celle d'autres cantons, qui sont déjà avantagés par leur position géographique.

Si l'on avait accepté le texte constitutionnel présenté par le Conseil fédéral, texte auquel aurait fait suite la loi esquissée dans le message et qui tablait sur une redevance calculée d'après le nombre de kilomètres parcourus multipliés par un taux kilométrique, les conséquences pour l'industrie, le commerce et l'agriculture du Tessin auraient été sensibles. Une étude de la Chambre de commerce, à ce propos, révèle qu'il en résulterait pour les entreprises de dimension moyenne des frais supplémentaires de plus de 60 000 francs par an. En effet, la majeure partie de nos transports est assurée par des véhicules chargés à l'aller et vides au retour. La taxe proposée étant proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus, ces véhicules paieraient donc double tarif.

Pour ces raisons, je considère inacceptable toute proposition tendant à réintroduire la solution proposée par le Conseil fédéral, même si le but final de l'opération est de permettre aux cantons de bénéficier d'une part importante du produit de la redevance. Une pareille taxe aurait pour mon canton les mêmes inconvénients politiques et économiques que ceux que provoqueraient les péages dans les tunnels. Cela reviendrait, en effet, à restaurer les barrières entre les diverses régions du pays, barrières que l'on a voulu abattre en construisant des routes nationales. N'oublions pas que les Chemins de fer fédéraux ne sont pas toujours à même d'assurer les transports sur l'axe Nord-Sud, en raison des difficultés provoquées par les défaillances techniques et humaines qui affectent le réseau ferroviaire italien. Dans ces conditions, il ne serait pas aisé d'assurer le remplacement des chemins de fer par la route. En effet, le renchérissement des transports routiers entraînerait celui des transports ferroviaires, puisque, selon les dires de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, il faudrait adapter les tarifs du rail aux nouvelles conditions de la concurrence.

En conclusion, nous ne demandons rien d'autre qu'une

égalité de traitement avec les autres régions, une égalité qui soit réelle et non pas seulement abstraite. Pour ces raisons, je me rallie au Conseil national qui propose une solution permettant une application directe et immédiate du texte constitutionnel et remplissant de manière équitable les intérêts politiques et économiques de toutes les régions du pays, enfin assurant à l'État une nouvelle source de financement qui, bien que plus modeste que ce qui avait été prévu sur la base d'autres calculs, n'est pas négligeable. Je dis donc ouvertement, sans répéter les détails des arguments qui ont été largement développés, que je suis favorable à l'introduction de la vignette autoroutière qui représente une charge supportable pour tout un chacun et qui établit, entre Suisses et étrangers, un équilibre qui ne s'inspire pas de sentiments chauvinistes, mais qui relève tout simplement de l'équité.

Muhlem: Ich möchte an den Beginn meiner Ausführungen die Betrachtung stellen, dass wir hier einen Verfassungssatz diskutieren. Damit ist *per definitionem* gegeben, dass wir heute Grundsätze aufstellen und dass der Gesetzgeber später im Rahmen der Grundsätze des Verfassungssatzes tätig wird. In gewissen Voten – so scheint mir – haben die Detailregelungen der Übergangsbestimmungen auf die Diskussion um die eigentliche Verfassungsbestimmung eingewirkt. Es geht hier und heute lediglich um Grundsätze. Ich möchte Sie bitten, anzuerkennen, dass die vorgeschlagenen Grundsätze sachlich, zeitlich und politisch richtig sind. Zur sachlichen Richtigkeit: Vergleichen Sie den bundesrätlichen Antrag mit dem Antrag der Minderheit. Sie werden sofort erkennen, dass der Bundesrat die Verwendung der Gelder nicht zwingend für die Strassenkosten festlegte. Unser Gegenvorschlag (Minderheit Cavelti und weitere Herren) bringt die so notwendige Bindung in der Verwendung der Gelder. Das ist ein ganz entscheidender Punkt. Denn dadurch wird diese Schwerverkehrsabgabe, soweit sie verfassungsrechtlich grundgelegt werden soll, nicht zu einem «Einfüllen der Staatskasse», sondern zu einer Finanzierung der Strassenkosten. Wenn die Strassenkosten je voll gedeckt sein sollten, dann ist das ein Verfassungssatz, der nicht zur konkreten Ausgestaltung auf Gesetzesebene führt. Daher denn auch die Zufügung, dass die Kantone beteiligt sein sollen. Das ist ein Grundsatz. Aber lesen Sie bitte weiter: «Die Kantone sind nur soweit zu beteiligen, als ihre eigenen Strassenkosten nicht voll gedeckt sind.» Also auch hier eine klare Barriere in der Selbstfinanzierung der Strassenbenützer.

Darf ich zum Zeitlichen eine Bemerkung anfügen? Wenn Sie einen Verfassungssatz annehmen, der im Grundsätzlichen richtig ist, dann können wir es vertrauensvoll den nächsten Monaten überlassen, die Expertise Nydegger zu analysieren, die Schlussfolgerungen daraus zu ziehen und auf Gesetzesebene in einem, zwei oder drei Jahren das aufgrund der Expertise Zutreffende zu tun. Oder wenn Sie die Expertise Nydegger so erwarten, dass überhaupt keine ungedeckten Strassenkosten resultieren, dann ist eben kein Gesetz zu erlassen. Ich meine: Auch vom zeitlichen Ablauf her liegt gerade die definitive Verfassungsregelung richtig.

Zum Politischen: Eine Politik, wonach das Parlament selbst rechtsetzend zu agieren beginnt und selbst Gesetzes- und Verfassungsübergangsbestimmungen entwirft, führt dazu, dass wir die Linie einer konstanten und wohlüberlegten Politik verlassen. So werden eben 150 Millionen rasch mittels einer Übergangsbestimmung beschlossen. Daraus entsteht die politische Unruhe und die Ihnen bekannte Unorientiertheit. Man weiss nicht mehr, was man tun soll. Was den Staat eigentlich auszeichnen sollte, ist eine konstante, ruhige, wohlüberlegte, geplante Tätigkeit. Wenn Sie einen Verfassungssatz im Sinne des Antrages der Minderheit annehmen, dann werden Sie mitihelfen, in die Diskussion der Sondersteuern die massgebenden Linien einer echten Verkehrspolitik hineinzubringen im Sinne der vollen Tragung der Strassenkosten durch die Strassenbenützer. Ich meine,

es ist wert, dies nochmals reiflich zu überlegen und daher der Minderheit zuzustimmen.

Sollten irgendwelche Details am Verfassungsentwurf gemäss Minderheit noch nicht konvenieren, dann wird der Nationalrat im Differenzbereinigungsverfahren das ändern müssen. Der Ständerat wird dann ein nächstes Mal seine letzten Retouchen anfügen können.

Affolter: Ich gehöre zur Kommissionsmehrheit. Bis jetzt hörte man eigentlich nur Stimmen der Kommissionsminderheit. Ich glaube, man müsste doch noch zwei, drei Überlegungen beifügen zu dem, was wir bereits vom Kommissionspräsidenten hörten.

Es ist vorerst einmal ein formeller Einwand, den ich hier noch anführen möchte. Ich habe bereits in der Kommission die Frage aufgeworfen, ob wir aus formellen Gründen den Artikel 36quater überhaupt wieder in Beratung ziehen dürfen. Ich erinnere Sie daran, dass wir seinerzeit – die Sünden wirken immer wieder nach – den Rückweisungsentscheid des Ständerates in einen Nichteintretensentscheid umfunktioniert haben. Heute haben wir also einen Nichteintretensbeschluss des Ständerates und einen Streichungsbeschluss des Nationalrates in bezug auf Artikel 36quater vor uns, so dass man sich tatsächlich fragen kann, ob diese Beratung nicht überhaupt ausser Traktanden fallen muss und ob wir noch einen Verhandlungsgegenstand haben.

In diesem Sinn hat sich auch Herr Bundesrat Schlumpf im Nationalrat geäußert (vergl.: «Amtliches Bulletin» NR, 1981, S. 1284/5), dann aber in der ständerätlichen Kommission wieder relativiert. Ich selbst habe immer noch grosse Zweifel in diesem Punkt, ob wir nicht aus formellen Gründen überhaupt auf eine Beratung verzichten müssen. Ich mache daraus keine «cause célèbre». Wer Recht hat, das möge einmal ein Doktorand in staatsrechtlichen Dingen untersuchen. Aber ich glaube, es war am Platz, dass wir auch diese Überlegung der Kommission hier nochmals Es gibt aber noch einen weiteren ernst zu nehmenden Grund, der gegen den Antrag der Minderheit spricht. Er ist mehr abstimmungspolitischer Art. Wir können solche Überlegungen hier einfach nicht ausklammern. Wir haben vorhin beschlossen, dass zwei getrennte Bundesbeschlüsse zur Abstimmung gelangen sollen, wenn es nach dem Willen des Ständerates geht.

Niemand wird hier glauben, dass der Einführung eines Artikels 36quater, also einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und ihrer Verfassungsgrundlage, nicht allerheftigste Opposition gemacht wird. Wir brauchen da gar nicht die Kommission Nydegger zu bemühen; das steht schon im Raum. Aber diese Opposition wurde bereits angekündigt, und zwar wird nicht nur seitens der interessierten Verbände einem solchen Artikel 36quater Gefahr erwachsen, sondern auch seitens vieler Bürger, die das Nebeneinander von zwei verschiedenen Systemen – leistungsabhängige Abgabe im Hauptteil der Verfassung und pauschalierte Abgabe in einer Übergangsbestimmung – gar nicht verstehen. Und wenn der Schweizer etwas nicht versteht, so wird er Nein stimmen. Dies könnte unter Umständen den Fall der pauschalierten, auf zehn Jahre befristeten Lösung nach sich ziehen. Wenn auch nur der Artikel 36quater in der Volksabstimmung fällt, weil er unter heftigsten Beschuss gerät, dann ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe auf Jahrzehnte hinaus beerdigt. Darüber hinaus steht dann auch die Abdankung der GVK ins Haus, weil diese auf einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe aufbaut. Ich frage mich, ob man dieses Risiko wirklich eingehen soll und diese Abstimmungsvorlage damit belasten will. Die pauschalierte Schwerverkehrsabgabe, wie sie die Kommissionsmehrheit vorschlägt, hat nicht zuletzt die Aufgabe, in diesen zehn Jahren (sie ist ja befristet) den Weg zu ebnet für eine spätere leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der GVK und mit den übrigen GVK-Bundesverfassungsartikeln.

Wenn wir hier also zu beiden Verfassungsartikeln ja sagen, im Hauptteil der Verfassung und in der Übergangsbestimmung, dann gehen wir ein Risiko ein, das ich heute noch

nicht voll abschätzen kann, das aber ganz erheblich sein dürfte. Dies wollte ich noch beifügen, damit wir auch in voller Kenntnis dieser Überlegung den Entscheid treffen können.

Bundesrat **Schlumpf**: Ich kann Ihnen bekanntgeben, dass der Bundesrat dem Antrag der Kommissionsminderheit zustimmt, der – wie es Ständerat Muheim sagte – eine Verfassungsbestimmung als Grundlage für die künftige Ausführungsgesetzgebung vorsieht. Wir können uns auch – weil wir die Überlegung von Ständerat Cavelti teilen – mit den Ergänzungen, die die Kommissionsminderheit im Vorschlag des Bundesrates einfügt, einverstanden erklären. Zu den Ausführungen von Ständerat Stefani möchte ich noch einmal präzisieren: Was der Bundesrat in der Botschaft in bezug auf die mögliche Berechnung einer Schwerverkehrsabgabe, insbesondere auch in bezug auf die Grössenordnungen, ausführt, sind nicht Anträge, Vorschläge, sondern Überlegungen für eine künftige Ausführungsgesetzgebung. Gerade die Ansätze für eine Schwerverkehrsabgabe müssten natürlich modifiziert werden, wenn die Kategorienrechnung eine wesentlich tiefere Unterdeckung ergeben sollte. Mit dem Zusatz, den die Kommission noch verankern möchte (besondere Rücksichtnahme auf die Randgebiete usw.), wird das, was sich der Bundesrat für die Ausführungsgesetzgebung ohnehin vorgestellt hat, von verfassungs wegen dem Gesetzgeber zur Pflicht gemacht. Wir stimmen dem Antrag der Kommissionsminderheit zu.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	10 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	25 Stimmen

Ziff. II – Ch. II

Le président: Ainsi, selon ce que nous avons décidé, nous sommes en présence maintenant d'un premier arrêté qui doit être muni d'un chiffre II, qui dirait: «Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.» Vous n'avez pas le texte mais c'est tout à fait évident. A la fin de ce premier arrêté, il faut ajouter cette mention. Vous n'y voyez pas d'inconvénient. Maintenant nous devons voter sur l'ensemble de ce premier arrêté.

Angenommen – Adopté

Bundesbeschluss I – Arrêté fédéral I

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes	23 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

Bundesbeschluss I bis – Arrêté fédéral I bis

Le président: Nous passons maintenant au deuxième arrêté que vous trouvez sur le dépliant, arrêté I bis.

Ziff. I bis Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. I bis préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 16

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

Der Bundesrat bestimmt für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr in der Schweiz im Verkehr stehen, Abgabesätze nach

abgestufter Gültigkeitsdauer; er berücksichtigt den Erhebungsaufwand.

Abs. 4

Streichen

Abs. 5

... für Übertretungen Bussen vorsehen. Den Kantonen obliegt das Einziehen der Abgabe bei den im Inland immatrikulierten Fahrzeugen.

Abs. 5bis und 5ter

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Debétaz, Andermatt, Generali, Reymond, Stefani)

Abs. 5bis

Der Nettoertrag der Abgabe ist für die Deckung der Strassenausgaben zweckgebunden.

Abs. 5ter

Vom Nettoertrag der Abgabe erhalten die Kantone einen Anteil von 70 Prozent.

Abs. 6

Mehrheit

Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Auf dem Wege der Gesetzgebung kann vor Ablauf dieser Frist auf die Abgabe ganz oder teilweise verzichtet werden.

Minderheit

(Cavelti, Piller, Stucki, Weber)

Diese Abgabe wird erhoben bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 36quater.

Art. 16

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Le Conseil fédéral fixe des taux de la redevance échelonnés en fonction de la période de validité pour les véhicules qui ne sont pas mis en circulation en Suisse toute l'année; il prend en considération les charges de perception.

Al. 4

Biffer

Al. 5

... Les cantons sont chargés de prélever la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse.

Al. 5bis et 5ter

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Debétaz, Andermatt, Generali, Reymond, Stefani)

Al. 5bis

Le produit net de la redevance est affecté à la couverture des dépenses routières.

Al. 5ter

Les 70 pour cent du produit net de la redevance sont attribués aux cantons.

Al. 6

Majorité

La perception de cette redevance est limitée à 10 ans. On pourra cependant, avant ce délai, renoncer partiellement ou totalement à cette redevance, par voie législative.

Minorité

(Cavelty, Piller, Stucki, Weber)

Cette redevance est perçue jusqu'à l'entrée en vigueur de la législation d'application de l'article 36^{quater}.

M. Donzé, rapporteur: Maintenant que notre travail s'est scindé en deux, nous pouvons dire que la commission ne s'oppose pas, après le vote qui vient d'avoir lieu, aux dispositions votées par le Conseil national, au contraire elle s'y rallie. Le représentant du Conseil fédéral nous l'a dit clairement, étant donné qu'un certain nombre de problèmes ne sont pas réglés, en particulier la conception globale des transports, je pense qu'il est bon, mais pour une période fixée – ce que nous verrons à l'alinéa suivant – de prévoir pour le moment ces taxes telles qu'elles ont été présentées par le Conseil national. Bien sûr cela ne nous enchante pas. Personnellement, comme beaucoup de membres de la commission, nous trouvons que c'est une formule bâtarde. Mais étant donné aussi la situation financière de la Confédération, je crois que, jusqu'au moment où nous pourrons fixer véritablement les conditions qui découleront de l'arrêté I, la commission est pour l'acceptation de cet article 16.

General: Ich möchte nur eine Richtigstellung anbringen. Die Kommission hat, entgegen der Behauptung des Kommissionspräsidenten, überhaupt nichts entschieden. Die Kommission hat sich nur für Artikel 16 entschieden, hat aber Artikel 36^{quater} abgelehnt. Nun wird die Situation ganz anders, nach Annahme des Artikels 36^{quater}. Das nur zur Richtigstellung.

M. Donzé, rapporteur: J'ai dit que la commission avait discuté des deux articles en même temps, c'est vrai, mais elle n'a jamais pris position contre les dispositions du Conseil national. Elle les a acceptées tacitement puisque la majorité se refusait à accepter l'article 36^{quater}. Il n'y a pas eu d'autres discussions sur les dispositions qui venaient du Conseil national. Par conséquent elles ont été acceptées, elles ont même été discutées, et je ne vois pas pourquoi maintenant, malgré les positions différentes du conseil, nous devrions dire autre chose.

Abs. 1-5 – Al. 1 à 5

Piller: Bei der nochmaligen Durchsicht ist mir der Begriff «Sattelmotorfahrzeuge» aufgefallen. Ich habe das etwas studiert und festgestellt, dass man unter einem Sattelmotorfahrzeug eine Kombination von Schlepper und Anhänger versteht. In der Schweiz sind an Sattelmotorfahrzeugen ganze zwölf Stück zugelassen. Alles andere sind Kombinationen von Schleppern und Sattelanhängern.

Wie sieht der Bundesrat dort die Besteuerung? Der Sattelschlepper weist ja selbst ein Eigengewicht und ein Gesamtgewicht auf. Wie wird das geregelt? Ich stelle mir vor, dass da eine Idee vorliegt, ansonsten könnte man das dann noch im Differenzbereinungsverfahren beantworten. Ich erwarte die Antwort nicht heute; das Problem ist mir bei der Durchsicht nach der Kommissionssitzung aufgefallen.

Bundesrat Schlumpf: Diese Fassungen stammen aus dem Nationalrat. Es waren nicht Anträge des Bundesrates. Deshalb ist die authentische Interpretation natürlich nicht unbedingt Sache des Bundesrates. Ständerat Piller, wir haben uns mit dieser Frage auch beschäftigt. Wir wollen ja hier – das ist die Meinung des Nationalrates und der ständerätlichen Kommission – eine einfach handhabbare Übergangslösung. Da sollte man diese Sattelmotorfahrzeuge nicht aufgliedern in einen Schlepper und einen Anhänger, sondern als Einheit erfassen; denn der Schlepper, das Motorfahrzeug allein, dient ja zu nichts. Es wird bestimmte Probleme geben, weil es offenbar mehr Anhänger gibt als Schlepper. Aber es kann immer nur ein Fahrzeug als ganzes gleichzeitig die Strasse belasten. Daher meine Meinung und die des

Departements: Wir behandeln das als Einheit, so wie es jetzt im Absatz 2 festgehalten ist.

Angenommen – Adopté**Abs. 5bis – Al. 5bis**

M. Debétaz, porte-parole de la minorité: La minorité de la commission vous présente deux propositions, l'une concernant l'article 5bis et l'autre relative à l'article 5^{ter}. Je vous propose de les traiter successivement, étant donné que des partisans de l'affectation à la couverture des dépenses routières ne sont pas favorables à l'attribution aux cantons d'une partie du produit net de la redevance.

S'agissant de l'alinéa 5bis (affectation du produit net de la redevance à la couverture des dépenses routières), les membres de la commission étaient partagés puisque huit d'entre eux étaient opposés à cette affectation, alors que sept lui étaient favorables.

Le représentant du Conseil fédéral a combattu ma proposition en arguant du fait qu'elle mettait un élément de politique des transports en relation avec la «Fiskalpolitik der *falschen* Verkehrsabgabe». Fausse ou non, vous avez décidé de passer à l'examen de cette redevance et, fausse ou non, celle-ci est en relation directe avec le trafic routier. Il me paraît dès lors tout simplement logique que le produit net de ladite redevance soit affecté à la couverture des dépenses routières. C'est ce que vous propose la minorité de la commission.

M. Donzé, rapporteur: La majorité de la commission considère que l'affectation proposée par M. Debétaz est logique et tout à fait raisonnable s'il s'agit de la redevance définitive car celle-ci était basée sur une réelle conception des transports, selon laquelle les utilisateurs du réseau routier devaient en quelque sorte payer leur part des dépenses figurant au compte routier. Maintenant, étant donné la nouvelle proposition du Conseil national et la modification des limites financières, il est apparu aux membres de la majorité de la commission, après avoir entendu les explications du porte-parole du Conseil fédéral, qu'il ne fallait pas prévoir d'affectation pour la taxe intermédiaire.

Bundesrat Schlumpf: Wir bitten Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen und der Mehrheit zuzustimmen. Der Nationalrat wollte bewusst keine zweckgebundene, kostenbezogene Abgabe, sondern eine pauschale Abgabe für die Übergangszeit schaffen, also keine Zweckbindung vorsehen für diese übergangsrechtliche Schwerverkehrsabgabe.

Ich möchte Sie bitten, diesem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen; sonst wird diese pauschalierte Übergangsschwerverkehrsabgabe entfremdet.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	20 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	11 Stimmen

Abs. 5ter – Al. 5ter

M. Debétaz, porte-parole de la minorité: Ma motivation, qui est partagée par les membres de la minorité de la commission, sera brève. Je suis conscient du fait que les positions sont prises.

La minorité de la commission vous propose de dire que le 70 pour cent du produit net de la redevance est attribué aux cantons. On a passé, c'est vrai, de la politique des transports à la politique fiscale; j'ai déjà eu l'occasion de le dire. La Confédération connaît certaines difficultés financières; les autres collectivités publiques, cantons et communes, ne sont pas à l'abri des mêmes difficultés. J'ai sous les yeux une publication où l'on peut lire que les budgets pour 1982 des trois types de collectivités publiques prévoient des dépenses pour 52,8 milliards et des recettes pour 50,1 milliards. On peut lire plus loin que, toujours pour 1982, le déficit devrait s'élever à plus d'un demi-milliard de francs et que cette évolution est imputable presque exclusivement à la

détérioration des finances cantonales. Cela confirme ce que je viens de déclarer, à savoir que les cantons eux aussi sont en butte à des difficultés d'ordre financier.

On a parlé de période transitoire pour la redevance qui est l'objet de l'article 16 des dispositions, également transitoires, de la constitution. Eh bien! durant cette période transitoire, les dépenses des cantons vont augmenter elles aussi.

Pourquoi avons-nous choisi un taux de 70 pour cent? Je me suis référé à ce que dit le Conseil fédéral dans son message, à savoir que, «si l'on tient compte du fait que le réseau des routes nationales s'étendra fortement au cours de ces prochaines années et qu'il attirera dès lors un trafic supplémentaire correspondant, on peut estimer à quelque 30 pour cent la part du trafic lourd écoulé sur les routes nationales. Les 70 pour cent restant des prestations de transports s'effectueront donc sur les routes cantonales et communales. Ces constatations confirment que la majeure partie du trafic des marchandises se déroule dans un rayon local et régional.» Bien que l'on ait passé de la politique des transports à la politique financière, il n'en reste pas moins évident que le trafic des poids lourds utilisera dans une mesure particulièrement importante les routes cantonales et communales.

J'ai la conviction que la proposition que vous fait la minorité de la commission est tout à fait justifiée et que le sens que vous avez de l'équité doit vous engager à faire vôtre cette proposition, même s'il s'agit d'une période transitoire.

M. Donzé, rapporteur: La majorité de la commission a jugé différemment. Elle considère que le montant qui, vraisemblablement, sera perçu, c'est-à-dire entre 150 et 200 millions, doit rester une ressource de la Confédération. Beaucoup de choses sont encore floues, on n'a parlé que de cela aujourd'hui. Le compte routier lui-même – c'est pour cela que l'on a accepté une situation transitoire – lorsque nous aurons ce compte, nous pourrions beaucoup mieux établir ces proportions que vous avez fixées malgré tout d'une manière assez forfaitaire et globale. Monsieur Debétaz. D'un autre côté, beaucoup de choses se passeront encore avant que ne vienne l'affectation définitive, en particulier tout le problème de la répartition des tâches entre les cantons et la Confédération. C'est pourquoi, en l'état, il est faux, il est même dangereux d'attribuer une part aussi importante aux cantons.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat schliesst sich der Auffassung der Kommissionsmehrheit und des Nationalrates an: Wenn eine pauschalierte Fiskalabgabe auf Zeit vorgesehen werden soll, dann soll sie so ausgestaltet werden, wie das der Nationalrat wollte, nämlich als eine Abgabe an die Bundeskasse, ohne Partizipation der Kantone. Eine Beteiligung der Kantone kommt dann bei der definitiven Schwerkverkehrsabgabe, gestützt auf den von Ihnen beschlossenen Verfassungsartikel.

Wir bitten Sie um Zustimmung zur Kommissionsmehrheit.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	19 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	12 Stimmen

Steiner: Meine Zustimmung verbinde ich mit einem Dank für jene Neuerung in Absatz 5 – Neuerung von Nationalrat und unserer Kommission –, die hier einen Schutz der einheimischen Transporte gegenüber einer Besserstellung von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen vorsieht.

Mein inhaltlich gleicher Antrag lag in diesem Rat bereits anlässlich der letzten Beratung im September 1980 vor. Ich wäre nach wie vor in der Lage, Ihnen eine hieb- und stichfesteste Begründung vorzutragen, kann indessen so lange darauf verzichten, als die angeführte Regelung in Absatz 5 nicht bekämpft wird.

Im übrigen darf ich davon ausgehen, dass nach Ablösung der Übergangsbestimmung in Artikel 16 durch eine Gesetzgebung nach Massgabe der Verfassungsbestimmung in

Artikel 36quater (heute beschlossen) dieser angeführte Schutz der einheimischen Transporte gegenüber den ausländischen nicht vergessen wird, nicht verloren geht, sondern weiter bestehen bleibt, und zwar im Rahmen der Verfassungsbestimmung Absatz 2: Rücksichtnahme auf die besondere Lage der Randgebiete. Ich verweise darauf, dass diese Formulierung *expressis verbis* ebenfalls bereits in der Vorlage aufgenommen ist, die wir nachher beraten werden, nämlich über die Vignette.

Abs. 6 – Al. 6

Cavelty, Sprecher der Minderheit: Ich kann mich sehr kurz fassen, denn ich kann im Namen der Minderheit diesen Antrag zurückziehen, und zwar angesichts der getroffenen Beschlüsse. Dieser Zusatz wird nicht mehr gebraucht.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes	19 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

Abschreibung – Classement

Le président: Nous devons encore classer le postulat Weber (78.366, Taxes sur les routes) et la motion de la commission (78.019, Vignette), qui figurent en première page du message.

Zustimmung – Adhésion

An den Nationalrat – Au Conseil national

76.221

Parlamentarische Initiative (Nationalrat). Autobahngebühren

Initiative parlementaire (Conseil national). Péages sur les autoroutes

Siehe unten, Seite 333 – Voir ci-après, page 333

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 représentée, 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. Raymond, 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.

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 considérerais 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

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 empêche 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 irgendeinen 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 Stassenverkehr 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 Strassenunterhalt 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*

Wege der Treibstoffzölle. Eine Autobahnvignette ist also eine reine Fiskalabgabe im Unterschied zu einer Schwerverkehrsabgabe. Hinzu kommen Erhebungs- und Kontrollprobleme, deren Gewicht ich offenlassen möchte. Diese Gegenüberstellung führt dazu, die Schwerverkehrsabgabe zu befürworten und ihr gegenüber einer Vignette den Vorzug zu geben.

Immerhin verkennt auch der Bundesrat nicht, dass man mit der übergangsrechtlich vorgesehenen pauschalen Schwerverkehrsabgabe auch eine Abgabe schafft, die nicht verkehrspolitisch motiviert ist, sondern Fiskalcharakter hat, aber eben für eine Übergangszeit.

Internationalrechtlich ist zur Frage von Ständerat Gadiant folgendes auszuführen: Im Hinblick auf bestehende bilaterale oder multilaterale Abkommen würde einer Autobahnvignette so wenig im Wege stehen wie einer Schwerverkehrsabgabe, unter drei Voraussetzungen:

1. Es muss sich um eigentliche Benützungsgebühren handeln, also nicht um Steuern. Eine Autobahnvignette wäre eine solche Benützungsgebühr, weil sie ja nur erhoben würde auf Motorfahrzeugen, welche die Nationalstrassen benützen.

2. Die Erhebung darf nicht global auf dem Fahrzeugbestand, sondern sie muss an Ort erfolgen, also bezogen auf das Strassennetz, auf die Strecken, die benützt werden sollen. Das wäre auch bei einer Vignette durchaus machbar.

3. Es darf keine Diskriminierung erfolgen, also keine unterschiedliche Behandlung von Inländern und Ausländern. Auch diese Voraussetzung wäre nach dem Beschluss des Nationalrates gegeben. Vom Standpunkt des internationalen Rechtes aus wäre also nicht mit Schwierigkeiten zu rechnen.

Der Bundesrat hat auch Verständnis für die Argumente, die Ständerat Cavelti und Ständerat Affolter vorgetragen haben, dass nämlich der Souverän einmal Gelegenheit haben sollte, zu dieser Frage Stellung zu beziehen, die nun ein Jahrzehnt oder noch länger im Raume steht. Wir hören ja auch den Vorhalt, dass das Geld auf der Strasse liege und man es nur aufheben sollte. Dieses Argument verkennen wir durchaus nicht. Aber hier ist doch der Überlegung Rechnung zu tragen, die unter anderem Ständerat Andermatt gestern im Zusammenhang mit der Schwerverkehrsabgabe machte. Diese Fragen stehen nun im Raum, ob man sie weiterbehandelt oder nicht. Sie sind im Gespräch, und die Treibstoffzollvorlage muss vor den Souverän. Wenn parallel dazu auch die Vignette vom Parlament, von beiden Kammern, beschlossen würde, dann ist leicht vorstellbar, dass das zu einer Belastung für die Treibstoffzollneuerung in der Volksabstimmung führen könnte. Der Bundesrat muss also bei seinem Standpunkt bleiben. Eine Autobahnvignette, so sehr verschiedene Gesichtspunkte für sie sprechen, entspricht nicht der GVK, sie ist nicht kostenorientiert, ist also keine Kausalabgabe, sondern eine reine Fiskalabgabe. Der Bundesrat möchte beim Konzept der GVK bleiben: Schwerverkehrsabgabe, kostenorientiert, im Sinne einer Kausalabgabe, und keine zusätzlichen Abgaben, die als Steuern zu qualifizieren wären. Deshalb bleibt der Bundesrat bei seinem Antrag.

76.221

Parlamentarische Initiative. Autobahngebühren
Initiative parlementaire.
Péages sur les autoroutes

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 339 hiavor – Voir page 339 ci-devant

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat hat wiederholt zur Frage der Einführung von Nationalstrassengebühren, der sogenannten Vignette, Stellung bezogen. In der Botschaft vom 16. Januar 1980, die der heutigen Beratung zugrunde liegt, und in einem Bericht vom 21. September 1981 zur parlamentarischen Initiative des Nationalrates hat er die Gründe dargelegt, welche ihn zu seiner ablehnenden Stellungnahme führten. Der Bundesrat stützte sich dabei auch auf die Empfehlungen der GVK. Auch die GVK gibt der Schwerverkehrsabgabe gegenüber einer Autobahnvignette den Vorzug. An dieser Stellungnahme des Bundesrates hat sich inzwischen nichts geändert. Sie gilt auch heute noch. Die Gründe dafür sind bekannt. Ich kann sie kurz zusammenfassen:

Für die Schwerverkehrsabgabe in der einen oder anderen Ausgestaltung spricht die Notwendigkeit eines Ausgleichs für eine Kostenunterdeckung. Dieses Argument gilt nun für eine Nationalstrassengebühr auf leichten Motorfahrzeugen eben nicht, weil hier nach bisherigen Unterlagen keine Unterdeckung vorliegt. Die leichten Motorfahrzeuge bezahlen die von ihnen verursachten Strassenkosten auf dem

Bundesbeschluss über eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen

Arrêté fédéral relatif à une redevance pour l'utilisation des routes nationales

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (Eintreten) 20 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit (Nichteintreten) 13 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I préambule*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 17***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Streichen

Abs. 3

Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann bestimmte Fahrzeuge . . . im Grenzbereich treffen. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein und überwachen die Einhaltung der Vorschriften bei allen Fahrzeugen.

Abs. 4

Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Vor Ablauf dieser Frist kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.

*Abs. 5**Mehrheit*

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Cavelty, Piller, Ulrich)

Die Kantone erhalten die Hälfte des Reinertrages der Abgabe.

Art. 17*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Biffer

Al. 3

Le Conseil fédéral fixe dans une ordonnance les règles d'application. Il peut exempter . . .

. . . les zones frontalières qui ne devra pas privilégier les véhicules immatriculés à l'étranger au détriment des véhicules suisses. Le Conseil fédéral peut prévoir des amendes en cas d'infraction. Les cantons prélèvent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse et contrôlent le respect des prescriptions par tous les véhicules.

Al. 4

La perception de cette redevance est limitée à dix ans. On pourra cependant, avant ce délai, renoncer partiellement ou totalement à cette redevance par voie législative.

*Al. 5**Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Cavelty, Piller, Ulrich)

Les cantons reçoivent la moitié du produit net de la redevance.

*Abs. 1-4 – Al. 1-4**Angenommen – Adopté**Abs. 5 – Al. 5**Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit

23 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

9 Stimmen

Ziff. II*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

21 Stimmen

Dagegen

13 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Nationalrat

Conseil national

Sitzung vom 6.6.1983

Séance du 6.6.1983

80.003

**Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)**

Siehe Jahrgang 1981, Seite 1280

Voir année 1981, page 1280

Beschluss des Ständerates vom 22. Juni 1982

Décision du Conseil des Etats du 22 juin 1982

Differenzen – Divergences

Bundesbeschluss A – Arrêté fédéral A

Art. 36^{quater}

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 36^{quater}

Proposition de la commission

Maintenir

Antrag Müller-Aargau

I

Art. 36^{quater}

Abs. 1

Der Bund erhebt auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine Abgabe; diese bemisst sich nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Kosten.

Abs. 2

Der Reinertrag ist zur Deckung der Verkehrskosten des Bundes und der Kantone zu verwenden.

II

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

Art. 16

(Fassung des Nationalrates vom 8. Oktober 1981)

III

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Proposition Müller-Argovie

I

Art. 36^{quater}

Al. 1

La Confédération perçoit une redevance sur le trafic des poids lourds; son montant se détermine d'après les coûts d'infrastructure imputables à ce trafic.

Al. 2

Son produit net doit être affecté à la couverture des coûts du trafic de la Confédération et des cantons.

II

Les dispositions transitoires de la constitution fédérale sont complétées comme il suit:

Art. 16

(texte du Conseil national du 8 octobre 1981)

III

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Nebiker, Berichterstatter: Wir sprechen wieder einmal von der Schwerverkehrsabgabe. Mit Beschluss des Ständerates vom 2. Juni 1982 wurden bei der Schwerverkehrsabgabe folgende Differenzen geschaffen:

Der Ständerat übernimmt die Übergangsbestimmungen Artikel 16 Bundesverfassung mit pauschalen Ansätzen gemäss Beschluss unseres Rates vom 8. Oktober 1981. Es handelt sich dabei um den Beschluss B auf der Fahne. Diese Übernahme erfolgt mit kleineren Änderungen: Erstens schlägt der Ständerat eine flexiblere Lösung für Fahrzeuge vor, die nur kurze Zeit in der Schweiz zirkulieren. Damit wird eine Diskriminierung von ausländischen Fahrzeugen in der Schweiz verhindert. Zweitens löst er das Problem der Befristung der Übergangsbestimmung anders. Er möchte die Übergangsbestimmung auf zehn Jahre nach Inkraftsetzung befristen, statt bis zum 31. Dezember 1990. Die vorberatende Kommission des Nationalrates beantragt Ihnen einstimmig, diesen Änderungen in der Übergangsbestimmung zuzustimmen. Damit hätten wir bei den Übergangsbestimmungen keine Differenzen mehr.

Die Hauptdifferenz zum Beschluss des Ständerates sehen Sie nun auf der Fahne beim Beschluss A. Hier nimmt der Ständerat den ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates wieder auf. Er hat einem Verfassungsartikel 36quater mit einer kostendeckenden und leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zugestimmt. Die vorberatende Kommission Ihres Rates beantragt Ihnen aber mit 21 zu 1 Stimme, nicht dem Ständerat zu folgen und am ursprünglichen Beschluss des Nationalrates festzuhalten, d. h. Artikel 36quater Bundesverfassung zu streichen und nur der Übergangsbestimmung zuzustimmen.

Die Kommission möchte also für die Schwerverkehrsabgabe jetzt nur die Übergangsordnung mit pauschalen Abgaben beschliessen. Die definitive Verfassungskompetenz für Strassenverkehrsabgaben sollte im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik gelöst werden.

Seit dem Beschluss des Ständerates vom 22. Juni 1982 ist in bezug auf die Strassenverkehrsabgaben nun einiges geschehen und noch viel mehr geschrieben worden, so dass ich Ihnen die Anträge der vorberatenden Kommission kurz erläutern muss.

Aus dem, was seit unserem letzten Entscheid im Jahre 1981 und dem Entscheid des Ständerates geschehen ist, nur folgende Hauptpunkte:

1. Die Publikation des Expertenberichtes der Kommission Nydegger zur Überprüfung der Strassenrechnung. Dieser Bericht enthält eine Anzahl von Vorschlägen zur Revision der Globalrechnung und der Kategorienrechnung.
2. Aufgrund dieser Vorschläge erfolgten nun verschiedene Gutachten, unter anderem eine Berechnung im Auftrage der ASTAG, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes und des Strassenverkehrsverbandes. Nach diesen Berechnungen soll der Lastwagenverkehr eine volle Kostendeckung aufweisen und gemäss einem weiteren Gutachten soll der gesamte Strassenverkehr sogar einen Überschuss produzieren.
3. Ebenfalls basierend auf den Grundlagen Nydegger erfolgt eine Beurteilung der Strassenrechnung durch den Verkehrsclub der Schweiz und durch die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz. In diesen Untersuchungen wird eine Kostenunterdeckung des Schwerverkehrs von 400 bis 600 Millionen Franken ermittelt.
4. Dann ist inzwischen eine neue Ausgangslage entstanden, indem der Bundesrat die Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik (Gesamtverkehrskonzeption) vorlegt. In einem Artikel wird nun die Erhebung von Strassenbenützungskosten ausdrücklich vorgesehen, und zwar sollen die vom Verkehr verursachten und nicht gedeckten Kosten kompensiert werden.
5. Als ein weiteres Ereignis ist die Einreichung der Volksinitiative des Verkehrsclubs der Schweiz zu taxieren, der auch eine kostendeckende Schwerverkehrsabgabe verlangt.

6. Schliesslich haben die Schweizer Stimmbürger der Neuverteilung der Treibstoffzölle und der Treibstoffzuschläge zugestimmt.

Der Verzicht auf den Verfassungsartikel 36quater beruht aufgrund der Kommissionsberatungen auf folgenden drei Überlegungen. (Dabei nehme ich auch grundsätzlich Stellung zum Antrag Müller-Aargau, der den ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates und des Ständerates mit einem definitiven Verfassungsartikel wiederaufnimmt. Ich behalte mir vor, dann in der Detailberatung eventuell noch Ergänzungen anzubringen.):

Es dürfte grundsätzlich unbestritten sein, dass nur eine leistungs- und kostenabhängige Schwerverkehrsabgabe langfristig befriedigen kann. Heute fehlen aber die Grundlagen für die Feststellung der tatsächlichen Unterdeckung. Die bisherige Strassenrechnung gab Anlass zu Kritik. Diese hat eine Unterdeckung des Schwerverkehrs von 360 Millionen Franken pro 1980 ausgewiesen.

Aus dieser Unterdeckung ergab sich der Ruf nach einer Schwerverkehrsabgabe. Die Kritik an der bisherigen Strassenrechnung führte zur Überprüfung durch die Kommission Nydegger. Im Bericht dieser Kommission vom 6. Juli 1982 werden rund 20 Empfehlungen zur Verbesserung der Strassenrechnung gemacht. Diese Empfehlungen können zum Teil kurz- und mittelfristig realisiert werden; langfristige Empfehlungen bedürfen weiterer statistischer Erhebungen. Schon die kurzfristigen Empfehlungen der Kommission Nydegger können eine starke Veränderung der Strassenrechnung auslösen. Dies sind namentlich:

– Die Erhebung der gewichtsbedingten Reparaturkosten in den Gemeinden und Kantonen war offensichtlich unrichtig. Es handelt sich dabei zum Teil um Investitionen für Neuanlagen und nicht um Reparaturen, die man mehrheitlich dem Schwerverkehr anlasten könnte. Durch diese Korrektur allein wird der Schwerverkehr um rund 170 Millionen Franken entlastet.

– Die Kommission Nydegger schlägt im weiteren die Schaffung einer besonderen Kategorie ausländischer Motorfahrzeuge vor. Dadurch werden sämtliche inländischen Fahrzeuge um 225 Millionen Franken entlastet, die Entlastung des Schwerverkehrs allein macht etwa 70 Millionen Franken aus.

– Im weiteren schlägt die Kommission Nydegger für die Verteilung der Kapazitätskosten einen anderen Verteilungsschlüssel vor. Nach diesem Schlüssel werden die lastunabhängigen Kosten der Strasse nach der sogenannten dynamischen Flächenbeanspruchung vorgenommen, statt nach der statischen Fläche der Fahrzeuge wie bis anhin. Auch dadurch wird der Schwerverkehr entlastet.

Der Expertenbericht Nydegger enthält nun allerdings lediglich Anträge. Der Bundesrat wird diese prüfen. Er braucht dazu noch zusätzliche Erhebungen und Abklärungen. Dafür wird ein Zeitbedarf von mindestens zwei weiteren Jahren notwendig sein, bis entschieden werden kann, wie die neue Strassenrechnung zu gestalten ist.

Diese Arbeiten müssen sehr sorgfältig durchgeführt werden, da die Strassenrechnung für die künftigen verkehrspolitischen Entscheide eine erhöhte Bedeutung erhält. Die Strassenrechnung ist nicht mehr lediglich nur eine Statistik. Obschon der Bericht Nydegger – wie gesagt – nur Empfehlungen enthält, wurden nun von verschiedenen Seiten eine ganze Reihe von Berechnungen und Gutachten erarbeitet, um zu beweisen, dass der Strassenverkehr seine Kosten deckt oder sie eben nicht deckt. Die vorberatende Kommission stand plötzlich vor einem enormen «Gutachten-Salat». (Sie sehen hier optisch einen gewissen Ausschnitt aus diesen verschiedenen Gutachten.) Alle diese Berechnungen sind zweifellos interessant, aber sie alle sind mehr oder weniger akademische Rechenübungen. Sie stehen im luftleeren Raum und beweisen rein gar nichts. Sie geben höchstens der Interessenlage der jeweiligen Auftraggeber Ausdruck.

Da ist zum Beispiel das Gutachten der ASTAG, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes, von Abegglen und Part-

ner. Dieses Gutachten setzt die Empfehlungen der Kommission Nydegger in Zahlen um. Es kommt auf einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der inländischen schweren Motorfahrzeuge von 121 Prozent, nach der alten Kategorienrechnung waren es nur 54 Prozent; die inländischen Personewagen haben einen Kostendeckungsgrad von 91 Prozent, bisher waren es 97 Prozent.

Der Schwerverkehr wurde also vom Bösewicht zum Wohltäter der Nation. Die Gründe für diese Verschiebung in der Kategorienrechnung sind namentlich die Schaffung – wie schon erwähnt – der Ausländerkategorie und des neuen Verteilschlüssels bei den Kapazitätskosten.

In einem weiteren Gutachten der ASTAG und des Schweizerischen Verkehrsverbandes (FRS) wurden auch Empfehlungen der Kommission Nydegger quantifiziert, die in der Kommission selbst umstritten waren. Dabei wurden namentlich die Varianten ausgewählt, die für den Strassenverkehr günstig lauteten. Dies führte zu einer Überdeckung des gesamten Strassenverkehrs von rund 1 Milliarde Franken pro Jahr, oder zu einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 125 Prozent. Die inländischen Lastwagen sollten sogar einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad bis zu 213 Prozent aufweisen.

Zu diesem Resultat kam man hauptsächlich durch die Anwendung von kleineren Abschreibungssätzen (1,75 Prozent statt 3 Prozent), durch ein anderes Abschreibungsverfahren und durch den Verzicht von Abschreibungen auf dem Land, das für den Strassenbau benötigt worden ist. Auf der anderen Seite hat nun der Verkehrsclub der Schweiz und die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz ebenfalls Berechnungen und Überlegungen zur Strassenrechnung angestellt. Nach diesen Unterlagen soll der Strassenverkehr eine Kostenunterdeckung von 400 bis 600 Millionen Franken verursachen.

Auch diese Berechnung basiert auf dem Bericht der Kommission Nydegger. Allerdings werden dabei Varianten angewendet, die für den Strassenverkehr ungünstiger sind. Bei der Verteilung der Kapazitätskosten wird zum Beispiel nicht die dynamische Fläche, sondern die EG-Norm, wie sie auch in Deutschland zur Anwendung gelangt, verwendet. Allein dadurch wird der Schwerverkehr um rund 340 Millionen Franken mehr belastet als bei Anwendung der dynamischen Fläche im Bericht Nydegger.

Schliesslich, um das Fass voll zu machen, hat auch die vorberatende Kommission angesichts der Zahlenvielfalt dem Bundesamt für Statistik und dem Stab für Gesamtverkehrsfragen den Auftrag erteilt, die in der Kommission Nydegger umstrittenen Empfehlungen ebenfalls zu berechnen. Je nach Kombination von für den Schwerverkehr günstigeren oder ungünstigeren Varianten ergaben sich Kostendeckungsgrade des Schwerverkehrs von 112 Prozent, von 76 Prozent oder gar nur von 50 Prozent.

Sie sehen, wir haben nun eine Auswahl von allem. Man kann alles oder nichts beweisen. Fest steht nur, dass die verschiedenen Expertenmeinungen nicht weiterhelfen. Es braucht nun hier einen politischen Entscheid.

Dazu kommt, dass die Strassenrechnung natürlich nicht die alleinige Grundlage für die Schwerverkehrsabgaben sein kann. Andere Kriterien, wie Umweltbelastung, Energieverbrauch, Gesundheitskosten, Verstrassung des Landes usw., müssen bei der politischen Entscheidung ebenfalls berücksichtigt werden.

Diese externen Kosten sind Aufgabe einer weiteren Untersuchung. Für unsere gegenwärtige Entscheidung bleibt uns also nur die bisherige Strassenrechnung mit einer Unterdeckung des Schwerverkehrs von 360 Millionen. Korrigiert man den grössten Fehler, der offensichtlich ist (die Reparaturkosten beziehungsweise Investitionskosten), ergibt sich noch eine Unterdeckung des Schwerverkehrs von rund 190 Millionen Franken.

Die in der Übergangsordnung vorgeschlagenen pauschalen Abgaben sollten ungefähr diese Unterdeckung kompensieren. Für eine eigentliche, differenzierte kosten- und leistungsabhängige Abgabe, und damit auch für den Antrag Müller, fehlen ganz einfach die entscheidenden Grundlagen.

Der zweite Grund, der für die Kommission massgebend war, um auf einen definitiven Verfassungsartikel zu verzichten, ist die inzwischen erfolgte Vorlage der GVK-Botschaft. Seit der Beratung im Ständerat im Juni 1982 hat der Bundesrat am 20. Dezember 1982 die GVK-Botschaft, die Grundlage einer koordinierten Verkehrspolitik, vorgelegt. Im neuen Artikel 37 schlägt der Bundesrat eine Kompetenznorm zur Erhebung von Benützungsabgaben vor. Dieser Artikel lautet in Absatz 1 Buchstabe c: «Der Bund verwendet für den privaten Verkehr Benützungsabgaben der Verkehrsteilnehmer zum Ausgleich der von ihnen verursachten ungedeckten Kosten.»

Damit wird die Schwerverkehrsabgabe in die Gesamtverkehrskonzeption eingebettet – etwas, das seit Anbeginn der Diskussion um die Schwerverkehrsabgabe von den Verkehrsverbänden vehement gefordert worden ist. Wir brauchen also heute keinen separaten Verfassungsartikel, der es zudem unabhängig von der GVK sehr schwer hätte, durchzukommen. Die kostenabhängige Schwerverkehrsabgabe könnte auch mit einem separaten Verfassungsartikel nicht vor der Annahme der GVK-Vorlage und den entsprechenden Gesetzeserlassen realisiert werden. Man rechnet dafür mit einem Zeitbedarf von sechs bis acht Jahren. Bis zu diesem Zeitpunkt – bis auch Klarheit über die Strassenrechnung besteht – soll die Übergangsbestimmung in Kraft sein. Damit ist die vorgeschlagene Übergangsbestimmung GVK-konform.

Der dritte Grund für den Antrag der vorberatenden Kommission, auf den definitiven Verfassungsartikel zu verzichten, sind abstimmungspolitische und finanzpolitische Überlegungen. Wir sollten mit der Schwerverkehrsabgabe nun endlich vorwärtskommen. Der Bundesrat hat bekanntlich seine Botschaft schon am 16. Januar 1980 verabschiedet. Wir dürfen den Entscheid über eine Schwerverkehrsabgabe nicht mehr länger verzögern. Der Stimmbürger sollte nun endlich darüber entscheiden können. Man muss dieser Abstimmung möglichst wenige Hindernisse in den Weg legen. Man sollte also nicht wieder die ganze Problematik (mit der Kostenunterdeckung usw.) in den Abstimmungskampf einbeziehen.

Inzwischen haben die Schweizer Bürger auch der Neuverteilung der Treibstoffabgaben zugestimmt. Wir müssen also jetzt mit der Schwerverkehrsabgabe nicht mehr auf die Abstimmung über die Treibstoffabgaben Rücksicht nehmen. Der Stimmbürger sollte zu einer einfachen Vorlage Stellung nehmen können, einer Vorlage mit klaren Zahlen. Die Kommission beurteilt die Chancen für eine Zustimmung zu einer Übergangsbestimmung allein als besser als für eine Zustimmung zu einem Verfassungsartikel und einer Übergangsbestimmung.

Schliesslich ist der Entscheid über die Schwerverkehrsabgabe auch eine finanzpolitische Entscheidung. Der Bund braucht gewisse Mehreinnahmen. Wie Sie wissen, sind 150 Millionen Franken als Ertrag aus der pauschalisierten Schwerverkehrsabgabe auch in den Haushaltsperspektiven 1984–1986 eingeplant und für den Ausgleich des Bundeshaushaltes dringend notwendig.

Die Kommission beantragt Ihnen also, beim Beschluss A am Entscheid des Nationalrates festzuhalten, d. h. den Verfassungsartikel 36quater für eine kosten- und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zu streichen. Hingegen beantragt Ihnen die Kommission beim Beschluss B, den Entscheiden des Ständerates in allen Teilen zu folgen.

M. Houmard, rapporteur: L'examen des deux projets constitutionnels relatifs aux taxes routières nécessite de replacer, au moins rapidement, les différentes phases qui nous ont conduits à la solution sur laquelle nous sommes appelés à nous prononcer aujourd'hui.

Afin de remédier à l'insuffisance de couverture du compte capital routier et dans le but d'influencer la répartition du trafic des marchandises, le Conseil fédéral, dans un message daté du 16 janvier 1980, avait proposé aux Chambres de créer une base constitutionnelle qui permette d'instituer une taxe sur les poids lourds tout en s'opposant à l'intro-

duction dans la constitution d'un article spécial instaurant une vignette autoroutière. En 1980, le Conseil des Etats, chambre prioritaire, a examiné le projet; il n'est pas entré en matière. Le projet a donc été transmis au Conseil national.

Votre commission, chargée entre-temps d'examiner les trois possibilités de prélever des impôts routiers, vous avait proposé de renoncer aux péages sur les autoroutes, ce qui a été fait, d'accepter deux propositions transitoires distinctes, une concernant la perception d'une redevance sur le trafic des poids lourds, l'autre concernant la vignette autoroutière, dispositions directement applicables et limitées dans le temps. Les deux taxes annuelles forfaitaires – 500 à 3000 francs pour tous les poids lourds et 30 francs pour les voitures se déplaçant sur l'autoroute – devraient rapporter à la caisse de la Confédération quelque 350 millions, 150 millions pour la redevance sur le trafic des poids lourds et 200 millions pour la vignette autoroutière.

Notre conseil a accepté la taxe forfaitaire sur le trafic des poids lourds par 106 voix contre 12 et la vignette autoroutière par 107 voix contre 38. Nous avons en revanche refusé l'article 36^{quater} par 97 voix contre 68. Cet article visait à l'introduction, à titre définitif, de la taxe poids lourds, proportionnelle aux prestations.

Lors de la session d'automne 1982, le Conseil des Etats s'est rallié, en apportant quelques petites modifications, aux deux solutions transitoires. L'article 17 relatif à la vignette autoroutière a été accepté par le Conseil des Etats par 31 voix contre 13 et l'article 16, donc la solution B du projet, c'est-à-dire la taxe forfaitaire sur le trafic des poids lourds, a reçu l'approbation du Conseil des Etats par 19 voix contre 4. Le Conseil des Etats en revanche a maintenu la solution A qui retient le principe d'une taxe poids lourds axée sur les coûts d'infrastructure routière imputables à ce trafic et qui ne sont pas entièrement couverts par le compte routier. Le Conseil des Etats a ainsi, par 23 voix contre 4, créé une différence avec notre conseil. Cette divergence porte – je le répète – sur l'inscription définitive d'une taxe poids lourds proportionnelle aux prestations.

Afin d'établir de façon plus rigoureuse le degré de couverture du compte routier par catégorie de véhicules, le Département de l'intérieur a chargé une commission, présidée par le professeur Nydegger, de lui fournir une expertise. Le rapport de la Commission Nydegger a été présenté à notre commission dans le courant de l'automne 1982. Tel un plan comptable, ce dossier répond aux questions de savoir qui occasionne les frais (répartition par catégorie de véhicules) et comment les recettes sont utilisées (entretien, amortissement, intérêts, etc.). Le rapport nous indique donc le degré de couverture des frais par catégorie de véhicules. Précisons d'emblée que les effets externes aussi bien positifs que négatifs ne sont pas pris en considération dans cette expertise. Il est également nécessaire de préciser que les chiffres doivent être relativisés selon que l'on accepte tout ou partie des bases de calculs. Je pense en particulier au taux d'amortissement des routes, à l'année de référence (1980), l'évolution des coûts d'entretien et des frais de construction se basant sur une estimation plus ou moins exacte. Je pense également aux statistiques plus ou moins complètes sur le trafic routier et, enfin, aux éléments entrant dans le calcul de la surface dynamique, tels la vitesse moyenne des véhicules, l'espace de sécurité nécessaire entre deux véhicules, la largeur et la longueur des véhicules.

Il n'en reste pas moins vrai que le rapport Nydegger remet en question le degré de couverture des frais par catégorie de véhicules. De toute façon l'insuffisance de couverture du trafic des poids lourds, mentionnée dans le message du Conseil fédéral à 350 millions, est ramenée à 150 millions. Si les véhicules lourds étrangers payaient la redevance sur les carburants pour traverser la Suisse, par exemple suite à un contrôle des réservoirs à la frontière, ce déficit serait encore réduit. Certaines expertises comme celle de la Commission Nydegger vont même jusqu'à prouver un taux de couverture de 120 pour cent, d'autres, plus modestes,

estiment cette couverture à 100 pour cent, d'autres encore retrouvent des déficits de 400 à 600 millions.

Nous devons donc prendre position en sachant qu'il y a une certaine incertitude ou une incertitude certaine quant au degré de couverture des frais et que la non-couverture fondée sur des critères de causalité est différente de celle présentée dans le message du Conseil fédéral. A notre avis, elle est inférieure, mais il nous faut attendre les contre-expertises. Une taxe poids lourds définitive ne pourrait pas, à notre avis, en l'état des choses être envisagée dès l'instant où le montant devrait être déterminé en vertu du principe de causalité. Il est donc, de l'avis de la commission, prématuré d'inscrire l'article 36^{quater} dans la constitution. C'est pourquoi nous vous demandons de maintenir notre vote du 8 octobre 1981 et de biffer l'article 36^{quater}. Vous aurez remarqué que M. Müller-Argovie nous présente ce jour même une nouvelle proposition en faveur de l'introduction de cet article. Il expliquera lui-même sa proposition.

La commission vous demande en outre d'accepter les dispositions transitoires dans la version du Conseil des Etats, ce qui évite de créer une nouvelle divergence. Ces deux solutions forfaitaires et limitées dans le temps ne sont pas à considérer comme de véritables instruments de la conception globale des transports, elles obéissent beaucoup plus ou même uniquement à des objectifs financiers, c'est-à-dire qu'elles permettent de trouver de nouvelles recettes pour renflouer la caisse de la Confédération. Le système que nous vous proposons, c'est-à-dire la taxe forfaitaire pour les poids lourds et pour la vignette est donc une mesure fiscale, limitée dans le temps. Il répond au désir de certains citoyens de vouloir prélever de l'argent sur les routes pour améliorer les finances de la Confédération. La commission est d'avis que le sujet est suffisamment mûr pour être présenté au peuple. Le souverain sera donc appelé à ratifier ou à infirmer notre décision.

Nous ne saurions taire le fait que la solution envisagée ne pourra en aucun cas, à notre avis, être prise dans une solution définitive. Le trafic régional, pour prendre un exemple, est traité comme le trafic de transit. Or, il faut savoir que le transport régional par camion restera du domaine des routiers et il est injuste de pénaliser les régions périphériques, elles-mêmes déjà en difficultés économiques.

L'institution de la taxe forfaitaire ne permet donc de faire aucun pas dans la direction de la CGST et les conditions de concurrence entre le rail et la route ne seront pas améliorées.

Soyons précis: nous sommes en fait appelés à nous prononcer en faveur d'une mesure fiscale permettant d'augmenter les recettes de la Confédération.

La commission vous propose de présenter ces deux objets au peuple dans la formule évoquée plus haut et donc, à cette fin, de maintenir votre décision de biffer l'article 36^{quater} et d'approuver la décision du Conseil des Etats concernant les articles 16 des dispositions transitoires concernant la redevance sur le trafic des poids lourds et 17 relatif aux péages sur les autoroutes.

Müller-Aargau: Ich möchte ein langwieriges Differenzbereinigungsverfahren vermeiden und vor allem verhindern, dass sogar ein taktischer Nullentscheid resultiert.

Zum Formellen: Nachdem der Nationalrat auf eine definitive Regelung einer Schwerverkehrsabgabe in der Bundesverfassung verzichtet und sich in der Debatte auf den Erlass einer Übergangsregelung festgelegt hat, nimmt der Ständerat die bundesrätliche Version wieder auf und verlangt aus rechtlichen oder taktischen Gründen – das möchte ich dahingestellt lassen – eine saubere Verankerung einer solchen Abgeltung in der Bundesverfassung. Die nationalrätliche Kommission entscheidet sich für Festhalten, in der Meinung, dass nur eine provisorische Regelung Chancen habe, angenommen zu werden. Es wurde offenbar in der Kommission vor allem darüber diskutiert, ob die ständerätliche oder die nationalrätliche Lösung die bessere sei, obwohl bei einem Verfassungsartikel einerseits und einer Übergangs-

regelung andererseits auch eine Kombination denkbar und möglich ist.

Wir haben im Nationalrat auch Gelegenheit, den ständerätlichen Antrag zu modifizieren, was ich aus verkehrspolitischen Gründen auch vorschlage. Die Gründe dazu werde ich später erläutern. Selbstverständlich versteht sich mein Vorschlag als Ganzheit; eine blosser Modifizierung des ständerätlichen Antrages ohne Übernahme der nationalrätlichen Übergangsbestimmungen liegt nicht in meiner Absicht.

Zum Inhalt: Viele eidgenössische Räte fühlen sich unbehaglich, weil sie ohne saubere Vorabklärungen legiferieren müssen. Wären nicht die echten Sorgen um die Sanierung der Bundesfinanzen und um die Lösung der Fragen zum öffentlichen Verkehr, könnte man zum Schluss kommen, die ganze Übung sei so lange auszusetzen, bis Klarheit über die sich widersprechenden Berichte und Berechnungen vorliegt. Dies wäre aber typisch für Parlamentarier, die losgelöst von jeder Volksmeinung politisieren und Kopfschütteln, Unverständnis und Ärger bei den Stimmbürgern auslösen wollen. In der halbdirekten Demokratie ist diese Rücksichtnahme nicht ein Zeichen von Schwäche, sondern Aufgabe der Volksvertreter.

Das Verfahren, eine Abgabe zu erheben, ohne klare Unterlagen und Belege zu besitzen, ist kein Novum in unserem System. Wir kennen es bestens aus dem Bereiche der direkten Steuern. Lässt sich wegen Unsicherheitsfaktoren das Steueraufkommen nicht oder noch nicht eruieren, werden mit Einschätzung und einer provisorischen Steuerrechnung bereits finanzielle Leistungen an das Gemeinwesen erbracht. Die definitive Einschätzung kann dann später immer noch erfolgen. Was im Einzelfall hier passiert, kann durchaus auch beim Kollektiv geschehen. Heute steht Bericht gegen Bericht. Aussage gegen Aussage. Dem Bericht und den Berechnungen des Schweizerischen Schwerverkehrsverbandes, der nachweisen will, dass der Schwerverkehr mehr als seine Kosten einbringt, stehen bald ebenso viele wissenschaftliche Aufsätze gegenüber, die diese Zahlen und Ergebnisse in Frage stellen. Ich möchte darauf nicht zurückkommen. Herr Nebiker hat das ausführlich dargelegt.

Zudem hat sich in den Jahren seit der Erstellung der Gesamtverkehrskonzeption in unserem Bewusstsein einiges verändert. Wie schon der Präsident der Kommission ausgeführt hat, sind neue Kriterien für die Beurteilung einer solchen Frage aufgetaucht, die genauso ihre Berechtigung haben: Umweltbelastung, soziale Schäden und der gesamtwirtschaftliche Nutzen. Heute gibt es bereits Möglichkeiten, diese weiteren Kriterien anzuwenden und zahlenmässig zu erfassen. Eine seriöse Bearbeitung aber braucht Zeit. Ein weiteres Hinauszögern der Erhebung der Schwerverkehrsabgabe aber würde nicht verstanden. Also drängt sich vorerst das Festhalten an der Übergangsregelung des Nationalrates auf.

Andererseits können wir auch Verständnis aufbringen für die Argumente des Ständerates. Das Aufstellen einer Übergangsregelung ist problematisch, wenn keine verfassungsmässige Grundlage besteht. Es wird langsam peinlich, wenn alles Definitive in der Verkehrspolitik laufend auf die Behandlung der GVK verschoben wird. Der Bundesrat und der Ständerat haben Versionen vorgeschlagen, die insoweit GVK-konform sind, als nichts präjudiziert oder verbaut wird. Mein modifizierter Antrag zu Artikel 36quater Absatz 1 eröffnet aber bereits die Möglichkeit, entsprechend der GVK nicht nur den Strassenverkehr zu finanzieren, sondern den überfließenden Fonds für den Individualverkehr nach dem Prinzip der kommunizierenden Röhren bereits in Richtung öffentlicher Verkehr zu öffnen. Ein solches Zeichen wird von der Bevölkerung unseres Landes erwartet. In der jetzigen Session werden wir wieder unsere bald peinliche Jeremiade über die SBB-Rechnung zelebrieren. Auf die Frage nach den Heilmitteln verweisen wir wie seit Jahren auf die kommende GVK. Wenn wir heute nicht endlich ein ganz kleines Schrittchen in Richtung Realisierung der GVK tun, dann werden wir unglauwbüdig.

Ich fasse zusammen. Meine erste Modifikation: Die Erset-

zung des Wortes «Strassenkosten» durch «Kosten» im ersten Satz ermöglicht uns schon jetzt, eine definitive Regelung in die Bundesverfassung einzubringen, auch wenn wir planen, in die Berechnungen der Schwerverkehrsabgabe auch andere Kosten als nur die Abtragung des Asphalts einzubeziehen, um es etwas grobschlächtig zu sagen. Schliesslich hat die GVK-Kommission und auch die Kommission Nydegger ihre Berechnungsmodalitäten nicht für ewige Zeiten angelegt. Zu unserer Flexibilität gehört, dass wir nach heutiger Erkenntnis Belastungen abgelten. Nicht derart zeitgebunden aber ist der Finanzierungs- und Ausgleichsmechanismus für das ganze Verkehrswesen. Hier liegt eine epochale Umgestaltung vor, die dem finanziellen Verkehrschaos ein Ende setzen will und kann. Mit der Ersetzung des Wortes «Strassenkosten» im zweiten Satz von Absatz 1 durch den Begriff «Verkehrskosten» ist die Möglichkeit eröffnet, im Bereiche öffentlicher Verkehr Zusätzliches zu leisten, auf dass endlich die Spiesse der beiden Konkurrenten im Transportwesen gleich lang werden.

Der Lösung der nationalrätlichen Kommission, nämlich Festhalten an der reinen Übergangsregelung, haftet der Geruch der reinen Fiskalabgabe an. Herr Houmard hat es gesagt. Das tut der Vorlage nicht gut und bietet Angriffsflächen in Fülle; das sind Fallstricke für die Abstimmung. Auch wenn die Kommissionsreferenten ausführen, dass mit der leistungsabhängigen Abgabe nach der Übergangsregelung sicher nicht mehr eingezogen wird, als eine umfassende Berechnung ergeben würde, so fehlt doch der klare Beleg, dass dies alles im Sinne der GVK verwendet wird. Mit meinem Vorschlag wird indirekt festgehalten, dass der Strassenverkehr nicht mehr abzuliefern hat, als was er an Kosten tatsächlich erzeugt, andererseits dass diese Mittel nur dem Verkehr zufließen im Sinne der beiden Fonds nach GVK. Damit würde tatsächlich etwas aus der Verkehrskonzeption vorgezogen, aber nicht mehr. Ein Test für alles weitere, und dazu drängt die Zeit.

Lüchinger: Sie haben gehört, dass seit der Behandlung dieser Vorlage in unserem Rat eine neue Situation eingetreten ist, ein neues Moment ist aufgetreten. Die bis heute gültige Strassenrechnung wird in Zweifel gezogen. Es werden Korrekturen dazu vorgeschlagen. Zum Teil sind das echte Berechnungskorrekturen, in einem Falle jedenfalls ist die Berechnungskorrektur unbestritten. Zum Teil werden aber neue Forderungen gestellt, die einen ausgesprochen politischen Einschlag haben. So wird zum Beispiel die Nichtberücksichtigung der Kosten der ausländischen Fahrzeuge in der Schweiz verlangt. Ich betrachte es als völlig unhaltbar, so etwas zu fordern.

Andere, ebenso politische Postulate zur Strassenrechnung wurden noch nicht einlässlich geprüft und berücksichtigt – ich denke vor allem an die indirekten, sogenannten sozialen Kosten des Strassenverkehrs. Dann gibt es weitere Fragen fachlicher Natur, die noch genauer abgeklärt werden sollen. Was ist in einer solchen neuen Situation zu tun? Ich bin der Meinung, dass wir uns wie folgt verhalten müssen: Solange keine zuverlässigen, abschliessenden, beweissicheren neuen Fakten vorliegen, gilt die bisherige Strassenrechnung, und wir müssen uns an deren Resultate halten. Es wäre angesichts der aufgetretenen Zweifel vielleicht etwas fragwürdig, wenn wir dem Schwerverkehr die vollen ungedeckten Kosten gemäss der heutigen Strassenrechnung belasten wollten. Darauf haben wir im Nationalrat ja gerade verzichtet, indem wir eine Übergangslösung mit pauschalieren Beträgen beschlossen haben, die dem Schwerverkehr sehr weit entgegenkommt. Nach der ständerätlichen Kommission soll die Übergangslösung zehn Jahre dauern; wir haben aber die Möglichkeit, schon früher jederzeit darauf zurückzukommen. Eine solche Übergangslösung ist auch in der neuen Situation vertretbar. Ich möchte sogar sagen: diese Übergangslösung ist für diese Situation wie geschaffen. Sie ist auch politisch und finanziell angezeigt. Politisch darum, weil nach dem langen Seilziehen um die Schwerverkehrssteuer nun endlich einmal der Souverän zu

Wort kommen soll. Finanziell ist sie angezeigt, weil unsere Finanzkommission die Erträge sowohl der Schwerverkehrssteuer wie auch der Autobahnvignette in den Haushaltsperspektiven bereits berücksichtigt hat. Wir brauchen diese zusätzlichen Einnahmen.

Zum Antrag von Herrn Kollege Müller-Aargau, der eine sofortige Dauerlösung vorschlägt, möchte ich sagen: Er hat selbst schon festgestellt, dass diese Dauerlösung auf einer unsicheren Grundlage basiert. Ich glaube, es ist richtig, dass wir nun zuerst die umstrittene Strassenrechnung klären; dann weiss das Volk auch, worüber es abstimmt, wenn wir ihm eine definitive Dauerordnung über den Schwerverkehr vorlegen. Im heutigen Zeitpunkt weiss das Volk nicht, worüber es mit dem Antrag von Kollege Andreas Müller abstimmt. Solange diese Klärung nicht vorhanden ist, ist der Antrag von Herrn Müller – sollte er zum Beschluss erhoben werden – höchstens geeignet, den Probelgall zu gefährden, den wir mit der Übergangslösung vor dem Volk antréten wollen. Herr Kollege Müller hat Befürchtungen geäussert, dass wir die Differenzbereinigung vielleicht nicht zum Schluss bringen könnten. Der Ständerat hat seinen Beschluss am 22. Juni des letzten Jahres gefasst, also in einem Zeitpunkt, als der Bericht der Kommission Nydegger noch gar nicht vorlag. Ich bin daher überzeugt, dass in der heutigen veränderten Situation der Ständerat sich dem Nationalrat anschliessen wird.

Die freisinnig-demokratische Fraktion hat noch keine Gelegenheit gehabt, zur neuen Situation Stellung zu nehmen. Wir haben dem Eherecht den Vorzug gegeben. Die Fraktion hat sich aber früher ganz klar dahin geäussert, dass sowohl beim Schwerverkehr wie auch bei der Autobahnvignette nun endlich einmal das Volk zur Entscheidung kommen soll. Ich bin überzeugt, dass die Fraktion auch in der heutigen Situation an dieser Auffassung festhält.

Darum beantrage ich Ihnen, im Sinne der Kommissionsanträge zu entscheiden und den Antrag von Kollege Andreas Müller abzulehnen.

Bilderbost: Der Vorschlag, den uns die Kommission unterbreitet, ist eigentlich ein Festhalten an der Grundidee des Nationalrates auf Einführung der Schwerverkehrsabgabe in zwei Stufen, vorerst einer pauschalisierten und gegenüber dem Bundesrat betragsmässig stark verminderten Abgabe in einer ersten Stufe und dann die Möglichkeit einer verfeinerten, besser den diversen Kategorien Rechnung tragenden, leistungsabhängigen Abgabe in einer zweiten Stufe. Diese aus CVP-Kreisen, nämlich von den Kollegen Wellauer und Kaufmann, ursprünglich eingebrachte Lösung erscheint nach den neuesten Entwicklungen noch richtiger, noch sachkonformer, als sie schon anfangs gewesen ist.

Wir haben ja in der Botschaft des Bundesrates, aber auch in den nachträglichen Diskussionen, sei es in Verbänden, sei es im Volk draussen, sei es in der Presse, eine Wegekostenrechnung angestellt, die eigentlich genügt hat, um die vorgesehene Belastung zu rechtfertigen. Man hatte auch andere Gründe, aber eigentlich hat man diese ein bisschen vernachlässigt und weniger daran festgehalten oder sie zumindest als Begründung wenig vorgebracht.

Gerade deshalb ist vielleicht der Angriff auf diese Strassenrechnung erfolgt, nicht zuletzt durch die diversen Gutachten, die vom Kommissionspräsidenten vorher vorgezeigt wurden, unter anderem das Gutachten Nydegger/Bertschi mit seinen zahlreichen Empfehlungen, die ich nun hier allerdings nicht wiederholen möchte. Nur einige Beispiele: Wenn man mir erklärt, dass gewisse Reparaturen zweimal gerechnet werden, dann ist es klar, dass das berichtigt werden kann und muss. Wenn aber auf der anderen Seite eine Kategorie für Ausländerfahrzeuge geschaffen wird und damit die Unterdeckung oder einfach die Kostenverteilung noch mehr ausgedehnt wird, dann läuft das in eine Operation hinaus, die schlicht und einfach nur den Schwerverkehr entlasten will und deshalb als Operation eher fragwürdig ist. Ähnlich verhält es sich mit der «dynamischen Flächenbeanspruchung», diesem Zaubertrick, womit man, verkürzt gesagt, dazu kommen will, dass ein kleiner Personenwagen

ungefähr gleich viel Belastung der Strasse bringt wie ein schwerer Lastwagen. Das ist auch eher schwierig zu verstehen. Es hat aber noch ganz andere Punkte drin, die einfach eine gewisse Unsicherheit schaffen und die ein Neuüberdenken an sich nahelegen.

Nun kann man natürlich auch eine andere Stellung einnehmen, diejenige des Ständerates, der gesagt hat: Wir haben eine Strassenrechnung, und die soll gelten, wir bleiben einfach dabei. Es ist zu sagen, dass man ihm nicht die eigentlichen Empfehlungen vorgelegt hat, sondern gezielte Indiskretionen. So ist es verständlich, dass der Ständerat hier noch weitergegangen ist und dann auch die endgültige Abgabe eingeführt hat. Das schiene uns trotzdem falsch, weil dieser Bericht Nydegger nicht einfach leichthin auf die Seite geschoben werden kann, sondern seriös untersucht werden muss.

Besser aber wäre es noch, beizufügen, dass eben die Wegekostenrechnung nicht das Alpha und Omega unserer Abgabe ist, sondern dass es ganz andere Gründe für diese Schwerverkehrsabgabe gibt: auf der einen Seite die angezogenen sozialen Kosten (Polizei, Gesundheitsdienst usw.), auf der anderen Seite aber auch – fairerweise muss man das sagen – den sozialen Nutzen, wie beispielsweise den Haus-zu-Haus-Dienst und Diverses andere.

Ein zweiter Punkt, der ebenfalls zeigt, wie schwierig es ist, hier eine endgültige Entscheidung zu treffen, ist, dass wir mit der GVK doch einen wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel erzielen wollen. Wir haben damit beim Leistungsauftrag an die SBB und beim Treibstoffzollentscheid bereits begonnen. Indem wir den Huckepack-, also den kombinierten Verkehr fördern, wollen wir eine Entlastung der Strasse erreichen, die aber an sich unrentabel ist für denjenigen, der sie ausführt, weil eben der Lastwagenverkehr seine Infrastrukturkosten nicht auf dieselbe Art und Weise bezahlen muss. Andererseits ist auch wieder wesensgerecht, dass in Rand- und Berggebieten der Lastwagen fahren kann, und zwar nicht zu unmöglichen Bedingungen, weil er dort eine wirkliche grosse Aufgabe zu erfüllen hat. Bei den Energiefragen muss man demgegenüber sagen, dass wahrscheinlich speziell die Bahnen einheimische und erneuerbare Energie verwenden, und bei der Umweltbelastung sind wir uns ganz im klaren, dass hier der Lastwagen ganz eindeutig mit Abgas und Lärm usw. den kürzeren ziehen muss.

Das sind also Elemente, die auf beiden Seiten einermassen abzuwägen sind. Wir haben dort ökonomische Auswirkungen nach beiden Seiten, wir haben aber auch politische Wertungen diesbezüglich vorzunehmen, die gerade mit der Umweltbelastung und den Energiefragen je länger, je mehr in den Vordergrund rücken und auch berücksichtigt werden müssen. In dieser Lage, glaube ich, ist es richtig, dass wir das Endgültige nun einmal bleiben lassen, da wir ja eine Zwischenlösung haben, mit der wir zudem noch die Bundeskasse entlasten können. Ausserdem hat die provisorische Lösung noch den anderen Vorteil, dass sie ein Gewerbe, das doch immerhin eine gewisse Bedeutung hat, nicht so hart und plötzlich anpackt, sondern eine Anpassungszeit gewährt, um dann aufgrund der GVK, die zehn Jahre nach der Einführung bestimmt auch in Kraft sein wird, eine wirklich gerechte Lösung finden zu können. Wir sollten aber auf alle Fälle schauen, dass wir nun eine Lösung finden, dass wir das nicht noch hinauszögern. Das Problem steht ja schon seit sehr langer Zeit an. Endlose Diskussionen wurden geführt. Lange hat man gesagt, das Geld liege auf der Strasse. Nun muss man wirklich den Souverän entscheiden lassen; wir sind für diesen Umengang.

Sagen wir es deutsch und deutlich: Es ist genug beraten und geschwatzt worden, gehen wir vors Volk mit der Vorlage.

Affolter: Die SP-Fraktion ist grundsätzlich nach wie vor für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Wir stellen heute fest, dass diese Schwerverkehrsabgabe eines der Legislaturziele war und immer noch ist. Wir streben ebenfalls an, auch wenn wir nicht ganz zufrieden sind, zumindest

eine Teillösung realisieren zu können, und zwar im Sinne des gesteckten Legislaturzieles.

Wir stellen im weiteren fest, dass durch immer wieder neue und einfallsreiche Verzögerungstaktiken auf parlamentarischer wie ausserparlamentarischer Ebene diese Zielsetzung torpediert worden ist. Das gewünschte Durcheinander durch die Flut von Unterlagen ist heute perfekt.

Die SP-Fraktion hat sich in der vorberatenden Kommission wie auch im Plenum im Sinne des vorliegenden Antrages Müller eingesetzt. Es stellt sich allerdings heute die Frage, ob dieser Antrag im Differenzbereinigungsverfahren überhaupt aufgenommen werden kann; das ist für mich nicht völlig geklärt. Aus politischen und zeitlichen Gründen können wir uns aber keine weitere Verzögerung mehr leisten. Wenn die Übergangslösung des Nationalrates die SP-Fraktion auch nicht voll befriedigt, so stimmen wir im Differenzbereinigungsverfahren der vorberatenden Kommission zu, und zwar in dem Sinne, dass das Volk endlich abstimmen kann. Der parlamentarische Lobby- und Expertitis-Hokuspokus muss ein Ende haben.

Martignoni: Ich werde mir gestatten, im Auftrag der SVP-Fraktion aus zeitökonomischen Gründen gleich zu beiden Vorlagen zu sprechen, und zwar zur Schwerverkehrsabgabe wie zu den Autobahngebühren. Die SVP-Fraktion wird in beiden Fällen für die Anträge der Kommission stimmen. Sie möchte damit vor allem zum Ausdruck bringen, dass beide Vorlagen nun entscheidungsreif geworden sind. Auch wenn erhebliche Widerstände vorprogrammiert sind, sollte nun einmal der Souverän zu diesen beiden Fragen der Vignette und der Schwerverkehrsabgabe Stellung beziehen können.

Nun haben wir von Herrn Kollega Müller-Aargau einen neuen Antrag erhalten, der dem Ständerat entgegenkommen möchte. Wir sind in unserer Fraktion der Auffassung, dass die wesentlichen Dinge nun gesagt worden sind und dass keine Verzögerungen mehr in Kauf genommen werden sollten. Ich erinnere an die Überlegungen der vorberatenden Kommission, wie sie bereits mehrfach hier zum Ausdruck gelangt sind, jetzt wieder durch den Präsidenten. Ich möchte beifügen, dass der Vorschlag, der Reinertrag sei zur Deckung der Verkehrskosten des Bundes zu verwenden, die Schwierigkeiten und Widerstände zweifellos nur noch verstärken würde.

Bei der Schwerverkehrsabgabe wird ja nicht die äussere Form, sondern in erster Linie die Frage der Strassenrechnung entscheidend sein und diskutiert werden. Wir haben zu dieser Frage der Strassenrechnung nun neue Eingaben erhalten, die wiederum in ihrem Inhalt ausserordentlich konträr sind. Für den einfachen Bürger wird es immer schwieriger, sich auf einigermaßen glaubhafte Zahlen zu stützen. Man kann sogar sagen: wir sind gleich weit wie vorher. Dies geht auch aus der Seite 16 der Ergänzungsdokumentation des Bundesrates hervor, wo er selber schreibt: «Die Überprüfung der Strassenrechnung ist deshalb mit dem Bericht Nydegger nicht abgeschlossen; es bedarf zusätzlicher Erhebungen, Abklärungen, Untersuchungen und Berechnungen, bevor entschieden werden kann, ob und wie die Strassenrechnung geändert werden soll.»

Wir haben also ausserordentlich viele Komponenten, die in der Gewichtung auch grosse Willkürmomente enthalten. Sie haben das aus den vorhergehenden Voten entnehmen können. Ich habe mir diese Momente herausgeschrieben und bin auf acht verschiedene unterschiedliche Gewichtungen gekommen, und zwar bei den folgenden Werten: Bei der Amortisationsdauer, bei den gewichtsbedingten Reparaturkosten, bei der Fahrzeugbreite, beim Sicherheitsabstand, bei der Frage der dynamischen oder statischen Flächenbeanspruchung oder einem anderen Kriterium, ferner bei der Umteilung der Kategorien, Einbezug der ausländischen Fahrzeuge oder nicht und schliesslich noch bei den Gemeindestrassenkosten. Wenn wir alle diese Punkte, die nun einfach zum Teil Schätzungen und willkürlich sind, in diese Rechnungen einbeziehen, ergeben sich Differenzen – je nach dem Standort, den man einnimmt – von Hunderten

von Millionen plus oder minus. Meines Erachtens können wir auf diese Weise das Volk nicht überzeugen. Es ist aus diesem Grund auch ein politischer Entscheid nötig. Zweifellos werden die Abstimmungen über die Schwerverkehrsabgabe wie auch über die Autobahngebühren ausserordentlich hart vor sich gehen. Wir wissen schon heute, dass das Leben von Frau Vignette und von Herrn Brummertax nicht unbedingt gewährleistet ist. Aber das Volk soll nun einmal entscheiden.

Aus diesem Grunde ist unsere Fraktion für die Anträge der Kommission und lehnt den Antrag von Herrn Kollega Müller-Aargau ab.

Präsident: Die Fraktion der PdA/PSA/POCH verzichtet auf das Wort und lässt ihre Zustimmung zur Kommissionsmehrheit mitteilen.

M. Thévoz: Je tiens à préciser la position de notre groupe dans ce débat qui porte sur l'élimination des divergences qui subsistent entre nos deux conseils à propos des dispositions visant à frapper le trafic routier d'une taxe spécifique, sous forme de redevance pour les poids lourds ou d'une vignette pour les voitures empruntant les autoroutes. Notre groupe s'abstiendra de voter sur les diverses propositions en présence. Il apparaît en effet que sur le fond du problème, à savoir si le trafic lourd couvre ou non les frais routiers qu'il occasionne, les experts consultés sont loin d'être d'accord entre eux. Leurs avis sont parfois même diamétralement opposés. Dans ces circonstances, il nous appartient de faire un choix politique: voulons-nous frapper plus lourdement le trafic routier en prélevant auprès des usagers ce qu'il faut bien qualifier de nouvel impôt fédéral, dont l'affectation routière ne sera nullement garantie? Nous répondrons par la négative.

C'est la raison pour laquelle le groupe libéral a pris la décision de s'abstenir lors des votes sur l'élimination des divergences et qu'il rejettera les propositions lors de la votation sur l'ensemble de ces dispositions. Je précise que cette prise de position est valable aussi bien en ce qui concerne le trafic lourd que la vignette autoroutière.

Vous me permettrez de ne pas revenir sur les motivations qui nous ont amenés à prendre cette décision et que nous avons exposées lors des précédents débats sur ces objets controversés.

Nebiker, Berichterstatter: Zuerst ganz kurz zu Herrn Thévoz: Soviel ich weiss, hat die liberale Fraktion bereits bei der ersten Behandlung im Nationalrat für Stimmenthaltung plädiert. Das ist nichts Neues. Wir können also zur Tagesordnung übergehen.

Wir stehen hier in Differenzbereinigung zwischen dem Beschluss des Ständerates und den Beschlüssen des Nationalrates. Herr Müller übernimmt nicht den Beschluss des Ständerates, sondern er schafft bewusst neue Differenzen, indem er bei seinem Antrag ganz allgemein von Kosten spricht und nicht nur von Strassenkosten, die zu decken sind. Damit meint er offenbar, dass auch andere Kosten, ohne diese näher zu bezeichnen, inbegriffen sein sollen. Dieser Antrag ist ausserordentlich vage und sehr unbestimmt. Ich glaube nicht, dass man damit isoliert, losgelöst von einer Gesamtverkehrskonzeption, in der man einigermaßen sagen könnte, wohin der Zug fährt, irgendeine Chance hätte.

Herr Müller verzichtet im weiteren auf den Abschnitt 2 des Beschlusses des Ständerates. In diesem Abschnitt wird der Verwendungszweck der Abgabe begründet. Das ist auch ein sehr wichtiges Anliegen der Strassenverkehrsverbände. Man kommt bei Verkehrsabgaben um die Strassenverbände einfach nicht herum; da muss man sich ganz klar sein.

Ein ganz besonderes Anliegen des Ständerates ist offenbar, die besondere Lage der Rand- und Berggebiete zu berücksichtigen. Das ist sehr wichtig bei leistungs- bzw. kostenabhängigen Strassenverkehrsabgaben, weil gerade in den Berggebieten grosse Distanzen zurückzulegen sind und damit in diesen Randgebieten gerade kostenabhängige

Strassenverkehrsabgaben ausserordentlich schwer wiegen. Das war mit ein Grund, dass wir uns vorläufig auf eine pauschale Lösung geeinigt haben. Mit einer pauschalen Lösung wird eher der Nahverkehr überproportional belastet und der weitere Verkehr in den Randgebieten etwas unterdurchschnittlich belastet. Diese Rücksichtnahme ist in der pauschalen Abgabe vorgesehen. Herr Müller will offenbar diese Rücksichtnahme nicht einführen. Ich glaube, das ist staatspolitisch nicht richtig.

Ich glaube, im Namen der Kommission sprechen zu können, obschon der Antrag Müller natürlich in dieser Formulierung nicht vorgelegen ist, und möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass wir uns mit diesem Thema – wie ich schon eingangs erwähnt habe – eingehend befasst haben. Wir sind mit 21 zu 1 Stimme ganz eindeutig zum Schluss gekommen, dass im jetzigen Moment die Übergangsbestimmung die richtige Lösung ist. Diese stimmt überein mit der Gesamtverkehrskonzeption. Sie wird dann automatisch mit der definitiven Lösung abgelöst. Auch die sachlichen Grundlagen für eine kostenabhängige Abgabe fehlen, weil einfach die Strassenrechnung nicht existiert, die eine zuverlässige Grundlage wäre. Dies um so mehr, als eine Strassenrechnung oder eine Verkehrsrechnung – wenn Sie so wollen – auch externe Kosten enthalten müsste, die zu kompensieren wären.

Schliesslich der wichtigste Grund: Seit dem Beschluss des Ständerates liegt die Gesamtverkehrskonzeption vor. Die entsprechende Botschaft ist in den Händen der Räte. Auch Sie haben diese Botschaft seit Dezember 1982. Es liegt an uns, im Rahmen dieser Botschaft diesem Verfassungsartikel, wie ihn der Bundesrat vorschlägt, jetzt zum vorneherein zuzustimmen. Ein separater Verfassungsartikel bringt nichts Zusätzliches. Er bringt auch keine Beschleunigung. Er schafft nur zusätzliche Verwirrung in diesem ganzen Verkehrswesen. Wir müssen hier einmal einer einfachen Lösung zustimmen können, und das wäre eben die Übergangsbestimmung. Eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – darüber haben sich die Strassenverkehrsverbände und auch andere Verbände deutlich ausgesprochen – kann nur im Rahmen einer Gesamtkonzeption gelöst werden. Man kann nicht Verkehrspolitik allein aufgrund einer einzelnen Verkehrsabgabe betreiben, sondern da muss man schon alle die verschiedenen Verkehrsträger nebeneinander beurteilen und nebeneinander sehen.

Nun noch eine Schlussbemerkung: Abstimmungstechnisch fände ich es schade, wenn man jetzt dem Volk einen definitiven Verfassungsartikel vorlegen würde und zusätzlich eine Übergangsbestimmung. Beim definitiven Artikel – Herr Lüchinger hat das deutlich gesagt, richtigerweise – weiss der Stimmbürger nicht, worüber er abstimmt. Das ist zu vage, weil wir die entsprechenden Grundlagen in Form einer zuverlässigen Strassenrechnung nicht haben. Ein solcher definitiver, leistungsabhängiger Verfassungsartikel kann nichts bringen; er könnte aber auch Hunderte von Millionen Franken bringen, je nachdem, wie dann die Strassenrechnung aufgeht oder nicht. Ich glaube, dass eine Abstimmung über einen Gegenstand, von dem man nicht weiss, was er schlussendlich bringt, ausserordentlich schlechte Chancen hat. Die Gefahr, dass wir der Gesamtverkehrskonzeption mit Vorziehen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe einen Bärendienst erweisen, ist ausserordentlich gross. Wir müssen auch davon ausgehen, dass die Schwerverkehrsabgabe in der Volksabstimmung abgelehnt werden kann. Dann würde es natürlich ausserordentlich schwerfallen, im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption wieder eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe neu aufzulegen. Das würde dann vom Stimmbürger erst recht nicht verstanden.

Ich beantrage Ihnen also im Namen der Kommission, deren Anträgen zuzustimmen, den Artikel 36quater zu streichen, also am ursprünglichen Vorschlag des Nationalrates festzuhalten und nur die Übergangsbestimmung jetzt zu beschliessen.

M. Houmard, rapporteur: En principe, nous devrions liquider maintenant les divergences qui subsistent entre le texte du Conseil des Etats et celui de notre conseil, mais M. Müller reprend encore une autre version, soit celle du Conseil fédéral.

Le Conseil des Etats, dans sa formulation, a voulu préciser son intention politique, spécialement à l'alinéa 2 de l'article 36quater qui stipule: «On y tiendra compte de manière appropriée de la situation particulière des régions périphériques et de montagne ainsi que de celles qui ne sont pas desservies par le chemin de fer.» M. Müller abandonne cette précision, ce qui est très important.

D'autre part, dans le texte en langue allemande, M. Müller parle de «frais», «Kosten», tout simplement et non plus de «coût du réseau routier», «Strassenkosten». Il est évident qu'il s'agit là, de la formule originale, le texte en langue allemande, faisant foi. Il a donc créé une divergence en supprimant l'aspect routier des frais. L'intention de M. Müller est certainement, comme il s'en est partiellement expliqué, d'englober d'autres frais dans sa proposition, par exemple ceux concernant l'environnement.

La proposition de M. Müller crée donc une nouvelle divergence par rapport au texte du Conseil des Etats. Je crois – et c'est l'avis du président de la commission – que nous pouvons parler au nom de la commission en vous priant de rejeter cette proposition. La commission avait déjà étudié un projet semblable et l'avait repoussé par 21 voix contre une.

En ce qui concerne les autres articles, je n'ai rien à ajouter. Les articles 16 et 17 apportent des solutions transitoires et, en définitive, il appartient au citoyen de se prononcer sur la question de savoir si le camionneur doit être taxé ou non, et s'il doit l'être de façon unitaire et forfaitaire, comme cela est prévu dans la situation transitoire, et si l'automobiliste lui-même doit payer une taxe lors qu'il emprunte les autoroutes.

Präsident: Ich kann Ihnen mitteilen, dass Herr Müller-Aargau seinen Antrag zu Artikel 16 der Übergangsbestimmungen zurückgezogen hat. Es besteht sonst keine Differenz mehr zum Bundesbeschluss B.

Bundesrat Schlumpf: Die Herren Kommissionssprecher haben die Entstehungsgeschichte, die Gesamtproblematik und den heutigen Stand der Dinge zusammengefasst und auch zum Expertenbericht Nydegger Ausführungen gemacht. Ich möchte Ihnen dafür danken. Ich kann Ihnen mitteilen, dass sich der Bundesrat den Anträgen der Kommission anschliesst. Er beharrt nicht auf seinem ursprünglich vorgeschlagenen Artikel 36quater, und zwar aus den Gründen, die dargelegt wurden, insbesondere weil ja die Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik mit dem neuen Artikel 37 Absatz 1 Ziffer 2c eine umfassendere Rechtsgrundlage für kostenabhängige Verkehrsabgaben schaffen will, d. h. wo eine Unterdeckung vorliegt. Wir berücksichtigen natürlich auch, dass eine Volksinitiative des Verkehrsclubs der Schweiz pendent ist, welche gleiche Fragen in den Vordergrund stellt.

Nationalrat Müller möchte mit seinem Antrag das tun, was der Bundesrat ursprünglich im Auftrag des Parlaments beantragt hat, nämlich eine langfristige Rechtsgrundlage schaffen für kostenbegründete Schwerverkehrsabgaben. In zeitlicher Hinsicht ist zu beachten, dass – abgesehen einmal von der Schaffung einer solchen Verfassungsgrundlage – die hierfür notwendige Ausführungsgesetzgebung dann noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen würde und die Handhabung einer derart kostenabhängigen Schwerverkehrsabgabe natürlich auch bereinigte Rechtsgrundlagen, insbesondere in bezug auf die Kategorienrechnung voraussetzen würde. Während aller dieser Jahre blieben aber die Einnahmen irgendwelcher Art – also auch der jetzt vorgeschlagenen – aus. Das sind die Gründe, die den Bundesrat veranlassen, nicht auf seinem Vorschlag zu beharren, sondern der Übergangslösung nach Artikel 16 zuzustimmen, so

wie sie nun nach den Anträgen Ihrer Kommission bereinigt werden.

Darf ich noch kurz zu zwei Punkten eine Erklärung abgeben? Einmal zu grenzüberschreitenden Problemen: Sie haben wohl der Presse der letzten Tage entnommen, dass sich einmal mehr auch die Minister der EG mit der Frage der Strassenbenützungsgeldern beschäftigt haben. Man hat einer gewissen Beunruhigung in bezug auf unsere schweizerischen Bestrebungen für Güterverkehrsabgaben wie auch für Personenfahrzeugabgaben Ausdruck verliehen. Die Vorlage, wie sie jetzt bereinigt wird (Art. 16 Abs. 3 der Übergangsbestimmungen), gibt dem Bundesrat die Kompetenz, abzustufen nach Benützungsdauer und anderen Gesichtspunkten. Der Bundesrat wird eine Regelung treffen, welche die Diskriminierung ausländischer Strassenverkehrsfahrzeuge verhindert. Er wird insbesondere der unterschiedlichen Benützungsdauer Rechnung tragen.

Eine zweite Erklärung: Es erübrigt sich aus den dargelegten Gründen, dass der Bundesrat heute zu Modifikationen an der Strassenrechnung Stellung nimmt, weil eine befristete Übergangslösung im vorgeschlagenen Sinn mit pauschalen Angaben eben nicht eine bereinigte Strassen- und insbesondere Kategorienrechnung zur Grundlage haben kann. Die Arbeit der Kommission Nydegger ist für uns und für die weiteren Arbeiten wertvoll. In diesen kurz-, mittel- und langfristigen Empfehlungen der Kommission Nydegger sind aber verschiedene, unter anderem auch politische Entschiede enthalten, welche erst noch zu erarbeiten und zu fällen sein werden. Dieser Parameter für die Gestaltung einer allenfalls modifizierten Strassenrechnung enthält verschiedene Faktoren, welche – je nach ihrer Wertung – sehr grosse Auswirkungen haben können. Ich erwähne eine davon: Ob man den Anteil der Kosten der Gemeindestrassen mit 70 Prozent oder mit 80 Prozent der Gemeindegeldern (ein Institut an der ETH schlägt 78 Prozent vor, die Kommission Nydegger geht von 70 Prozent aus) in Rechnung stellt, macht 143 Millionen Franken jährlich aus. Nur dies, um darzulegen, dass nicht einfach von Einzelempfehlungen ausgegangen werden darf, um neue Rechnungsergebnisse zu erarbeiten.

Eine zweite Überlegung: Der Abschreibungsaufwand wird im Zuge der weiteren Investitionen insgesamt zunehmen. Damit wird mittelfristig die Eigenwirtschaftlichkeit des Strassenverkehrs abnehmen, eben im Hinblick auf den zunehmenden Abschreibungbedarf.

Aus diesen Gründen ersucht Sie der Bundesrat, diesen Hürdenlauf eines Kindes (das Sie, die eidgenössischen Räte, im Jahre 1978 gezeugt und auf den Weg geschickt haben mit Ihren Motionen) abzuschliessen und diese Fragen – Schwerverkehrsabgabe, pauschalierte Übergangsregelung – dorthin zu schicken, wo sie hingehören, nämlich aus dem Wartsaal der Politik hinaus auf die Strasse, zum Souverän. Der Souverän soll darüber entscheiden.

Wir ersuchen Sie ebenfalls, die Differenzen zu bereinigen und die Vorlage zuhanden des Souveräns zu verabschieden.

Präsident: Es stehen sich zwei Anträge gegenüber: Der Antrag der Kommission auf Festhalten – d. h. Streichung von Artikel 36quater – und der Antrag von Herrn Müller-Aargau. Wir stellen die beiden Anträge einander gegenüber.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	116 Stimmen
Für den Antrag Müller-Aargau	19 Stimmen

Bundesbeschluss B – Arrêté fédéral B

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

76.221

Parlamentarische Initiative. Autobahngebühren Initiative parlementaire. Péages sur les autoroutes

Siehe Jahrgang 1981, Seite 1286

Voir année 1981, page 1286

Beschluss des Ständerates vom 23. Juni 1982

Décision du Conseil des Etats du 23 juin 1982

Differenzen – Divergences

Art. 17

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 17

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Nebiker, Berichterstatter: Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, dem Ständerat zuzustimmen und damit die Differenzen zu bereinigen. Wie Sie der Fahne entnehmen können, schlägt der Ständerat vor, die Übergangsbestimmungen für Autobahngebühren nicht auf den 31. Dezember 1990 zu befristen, wie wir das vorgeschlagen hatten, sondern als Frist zehn Jahre seit Inkrafttreten festzusetzen. Damit gewinnen wir etwas mehr Spielraum, bis die GVK greifen wird. Es sind ferner einige kleinere redaktionelle Änderungen vorgesehen.

Damit bestehen keine Differenzen mehr. Ein anderer Antrag ist hier nicht gestellt worden. Die Vorlage der Autobahnvignette ist somit abstimmungsreif, das Schweizer Volk kann endlich dazu Stellung nehmen. Das wünschen sowohl die Befürworter wie die Gegner der Autobahnvignette, die ja in erster Linie eine finanzpolitische Angelegenheit ist. Wie Sie den Haushaltsperspektiven entnehmen können, wäre der Bund auf diese zusätzlichen Einnahmen wirklich angewiesen.

Ich beantrage Ihnen also, der Kommission zuzustimmen und damit diese Differenz zu bereinigen.

M. Houmard, rapporteur: Nous avons à décider du péage sur les autoroutes; il s'agit également de dispositions transitoires de la constitution. Le Conseil des Etats a apporté quelques précisions. Le chiffre 2, notamment, est biffé et remplacé par le chiffre 4: «La perception de cette redevance est limitée à dix ans», alors que la formulation du Conseil national, au chiffre 2, fixait cette limite au 31 décembre 1990. Le reste du texte est en principe semblable, mis à part un petit complément qui demande aux cantons de contrôler le respect des prescriptions par tous les véhicules. Ce sont là les seules divergences avec le Conseil des Etats.

La commission, à l'unanimité, se rallie à la proposition du Conseil des Etats et vous invite à accepter le projet. En éliminant les divergences entre le Conseil des Etats et notre conseil, on permettra au citoyen de se prononcer lui-même sur le problème de la vignette autoroutière.

Präsident: Herr Bundesrat Schlumpf verzichtet auf das Wort. Es wird kein anderer Antrag gestellt. Damit haben Sie der Kommission zugestimmt.

Abschreibung – Classement

Präsident: Wir haben noch folgende parlamentarischen Vorstösse abzuschreiben:

Postulat 11.849 Jaeger-Basel. Nationalstrassen. Unterhaltsfinanzierung

Postulat 77.449 Weiter. Besteuerung des Schwerverkehrs :
Postulat 78.366 Weber. Abgaben im Strassenverkehr :
Zustimmung – Adhésion :
An den Ständerat – Au Conseil des Etats :

Ständerat

Conseil des Etats

Sitzung vom 15.6.1983

Séance du 15.6.1983

Siebente Sitzung – Septième séance**Mittwoch, 15. Juni 1983, Vormittag****Mercredi 15 juin 1983, matin****8.00 h****Vorsitz – Présidence: Herr Weber**

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat schliesst sich dem Antrag Ihrer Kommission und dem Beschluss des Nationalrates an, um die Differenz zu diesem Artikel 16 der Übergangsbestimmungen zu bereinigen. Für eine definitive, langfristige verfassungsrechtliche Grundlage für eine kosten- und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe haben wir jetzt eine neue Rechtsgrundlage in Beratung mit der Vorlage des Bundesrates für eine koordinierte Verkehrspolitik, die sogenannte GVK. Darüber wird dann in diesem Zusammenhange zu diskutieren und zu entscheiden sein.

Angenommen – Adopté

80.003

**Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)**

Siehe Jahrgang 1982, Seite 322 – Voir année 1982, page 322

Beschluss des Nationalrates vom 6. Juni 1983

Décision du Conseil national du 6 juin 1983

*Differenzen – Divergences***Art. 36^{quater}***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 36^{quater}*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Donzé, rapporteur: Le Conseil national a maintenant pris position sur les divergences qui séparaient nos deux conseils.

En ce qui concerne la vignette, ce conseil n'est pas revenu sur la décision prise et a adhéré sans réserve au texte issu de nos délibérations. Ainsi l'initiative du Conseil national n° 76.221 peut être dès maintenant présentée en votation finale et ensuite soumise au vote du peuple et des cantons. D'après certaines estimations, cette taxe rapportera entre 200 et 300 millions.

Quant au projet du Conseil fédéral relatif à une redevance sur le trafic des poids lourds qui propose une modification constitutionnelle, le Conseil national n'est pas entré dans les vues de la majorité de notre conseil qui prévoyait, dans un arrêté A, de maintenir l'article 36^{quater} proposé par le Conseil fédéral et de percevoir une redevance dont le montant serait déterminé d'après les coûts d'infrastructure routière, et ce par 116 voix contre 19.

En revanche, en ce qui concerne l'arrêté B complétant par un article 16 les dispositions transitoires de la constitution fédérale, il a fait sien le texte qui était sorti de nos délibérations, de sorte qu'il n'y a plus de divergence au sujet de cet arrêté et les taxes prévues pour une durée de dix ans devraient rapporter environ 150 millions par année.

Il nous faut donc maintenant nous décider. Soit pouvons-nous maintenir la divergence, soit nous rallier au Conseil national. La commission vous propose cette dernière solution, qui permettra au peuple et aux cantons de se prononcer sur ce problème qui nous occupe maintenant depuis bientôt quatre ans. Certes, tous les membres de la commission ne renoncent pas sans regrets à l'article constitutionnel, d'autres restent opposés à toute taxe, toutefois les uns et les autres ne semblent pas vouloir pour autant maintenir la divergence. C'est pourquoi nous vous proposons d'adhérer à la décision du Conseil national, soit de biffer l'article 36^{quater} – notre commission s'est prononcée par 7 voix sans opposition mais avec quatre abstentions.

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 24.6.1983
Séance du 24.6.1983

Schlussabstimmung
Vote final

80.003

**Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale (redevance sur le trafic des
poids lourds)**

**Bundesbeschluss über die Erhebung
einer Schwerverkehrsabgabe**

**Arrêté fédéral concernant la perception d'une redevance
sur le trafic des poids lourds**

Siehe Seite 250 hiervor – Voir page 250 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 6. Juni 1983

Décision du Conseil national du 6 juin 1983

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes

20 Stimmen

Dagegen

12 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Nationalrat
Conseil national
Sitzung vom 24.6.1983
Séance du 24.6.1983

Schlussabstimmung
Vote final

80.003

**Bundesverfassung (Schwerverkehrsabgabe)
Constitution fédérale
(redevance sur le trafic des poids lourds)**

Siehe Seite 585 hiervor – Voir page 585 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 24. Juni 1983

Décision du Conseil des Etats du 24 juin 1983

**Bundesbeschluss über die Erhebung
einer Schwerverkehrsabgabe**

**Arrêté fédéral concernant la perception d'une redevance
sur le trafic des poids lourds**

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlusentwurfes

136 Stimmen

Dagegen

17 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 24.6.1983
Séance du 24.6.1983

Schlussabstimmung
Vote final

76.221

Parlamentarische Initiative. Autobahngebühren
Initiative parlementaire.
Péages sur les autoroutes

Siehe Seite 593 hiervor – Voir page 593 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 23. Juni 1982

Décision du Conseil des Etats du 23 juin 1982

Bundesbeschluss über eine Abgabe
für die Benützung der Nationalstrassen

Arrêté fédéral relatif à une redevance
pour l'utilisation des routes

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussesentwurfes

129 Stimmen

Dagegen

28 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 24.6.1983
Séance du 24.6.1983

Schlussabstimmung
Vote final

76.221

Parlamentarische Initiative
Autobahngebühren
Initiative parlementaire
Péage sur les autoroutes

**Bundesbeschluss über eine Abgabe für die Benützung
der Nationalstrassen**

**Arrêté fédéral relatif à une redevance pour l'utilisation
des routes nationales**

Siehe Jahrgang 1982 Seite 339 – Voir année 1982 page 339

Beschluss des Nationalrates vom 24. Juni 1983

Décision du Conseil national du 24 juin 1983

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes	26 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral