

Abstimmung vom 20.2.1994

Grünes Licht für die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

Angenommen: Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

Brigitte Menzi

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Menzi, Brigitte (2010): Grünes Licht für die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 517–518.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Knapp fünf Jahre nachdem Volk und Stände sowohl die Einführung einer Autobahnvignette (vgl. Vorlage 317) als auch die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe genehmigt haben, eröffnet der Bundesrat ein neues Vernehmlassungsverfahren über die Weiterführung der beiden Massnahmen. Dies wird deshalb nötig, weil die entsprechenden Verfassungsgrundlagen auf zehn Jahre befristet sind und Ende 1994 auslaufen drohen. Zwar beabsichtigt die Landesregierung, in Abstimmung mit der EG baldmöglichst vom bisherigen pauschalen Erhebungssystem in ein leistungsabhängiges System (vgl. Vorlage 407) zu wechseln, dennoch muss für die Übergangszeit die Verfassungsgrundlage der pauschalen Schwerverkehrsabgabe verlängert werden. Bei dieser Gelegenheit sollen auch gleich noch die längst fälligen, teuerungsbedingten Tariferhöhungen vorgenommen werden.

Im selben Jahr lehnt der Bundesrat die 1986 von autofreundlichen Kreisen eingereichte Initiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» ohne Gegenvorschlag ab. National- und Ständerat folgen der Landesregierung und schicken das Volksbegehren mit grossen Mehrheiten bachab. Nach diesem Ergebnis ziehen die Initianten ihr Anliegen zurück mit der Begründung, dieses werde zu wenig unterstützt. Diese Einschätzung wird durch die Ergebnisse der parlamentarischen Beratungen bestätigt: Mit 107 zu 27 Stimmen im Nationalrat bzw. 31 zu 0 Stimmen im Ständerat wird die Fortführung der Pauschalabgabe für Lastwagen und Cars von beiden Kammern klar angenommen. Erfolglos bleibt die Forderung der Grünen, einen Teil der Einnahmen für andere Zwecke als den Strassenbau zu verwenden. Die Lobby der Transportunternehmen kann dem Parlament immerhin zwei Zugeständnisse abringen: Anders als der Bundesrat, der die nach Gewicht abgestufte Schwerverkehrsabgabe bis zur Einführung einer leistungsabhängigen Abgabe fortführen wollte, begrenzt es die Geltungsdauer des Verfassungsartikels auf Ende 2004. Analog zur Vorlage über die Weiterführung der Autobahnvignette (vgl. Vorlage 405) ändert es zudem den Passus, wonach der Bundesrat die Abgabebesätze erhöhen kann. Stattdessen sollen die Tarife nur mit einem dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss geändert werden können.

GEGENSTAND

Die Bundesverfassung soll wie folgt geändert werden: Der Bund erhebt für die Benützung der Strassen auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe (für die Tarife, vgl. BBl 1992 II 777). Die Abgaben können mit einem dem fakultativen Referendum unterstellten Bundesbeschluss angepasst werden. Neu sollen die Kantone an den Erträgen beteiligt werden. Diese sind zweckgebunden zu verwenden. Der Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Die Befürworter der Vorlage – alle Parteien ausser LPS, FPS, EDU und Lega – argumentieren, dass mit der Abgabe insbesondere auch der ausländische Transitverkehr zur Kasse gebeten werde und so mithilfe, die hohen

Kosten des Schwerverkehrs zu decken. Zudem sei der Bund auf diese Einnahmen angewiesen und fördere mit der Massnahme die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Bahn. Der Bundesrat weist zudem darauf hin, dass die Tarife seit Einführung der Abgabe 1985 immer gleichgeblieben sind, obwohl die Teuerung in diesem Zeitraum mehr als 30% betrug. Eine Anpassung der Tarife sei deshalb gerechtfertigt. Die Interessenverbände der Transportunternehmen wollen die Abgabe mit der Begründung abschaffen, der Schwerverkehr bezahle durch die Erhöhung der Treibstoffzölle schon genug und werde durch derartige Massnahmen im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz noch mehr geschwächt.

ERGEBNIS

Am 20. Februar 1994 nimmt der Souverän bei einer Beteiligung von 40,8% alle drei verkehrspolitischen Vorlagen des Bundesrats (vgl. Vorlagen 405 und 407) mit Zweidrittelmehrheiten an. Die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe wird von 72,2% der Stimmenden und allen Ständen gutgeheissen. Mit einem Jastimmenanteil von 86,8% stimmt der Kanton Basel-Stadt der Vorlage am deutlichsten zu (vgl. auch Vorlagen 405, 407).

QUELLEN

BBI 1992 II 729; BBI 1993 II 890. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1989 bis 1994: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr. Vox Nr. 52. Vatter et al. 2000: A-17.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.