

DELIB

Verhandlungsheft

92.012
Strassenbenützungsabgaben.
Verlängerung und Neugestaltung

Cahier des délibérations

92.012
Redevances sur l'utilisation des
routes. Prorogation et refonte

Quaderno delle deliberazioni

92.012
Tasse per l'utilizzazione delle strade.
Proroga della durata di validità e
ristrutturazione

92.012

Parlamentsdienste
Services du Parlement
Servizi del Parlamento

Verantwortlich für diese Ausgabe

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
Ernst Frischknecht
031/ 322 97 31

Responsable de cette édition

Services du Parlement
Centrale de documentation
Ernst Frischknecht
031/ 322 97 31

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031/ 322 97 44
Telefax 031/ 322 82 97

S'obtient:

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Téli. 031/ 322 97 44
Telefax 031/ 322 82 97

Inhaltsverzeichnis

		<u>Seiten</u>	<u>Deckblatt</u>
1	Uebersicht über die Verhandlungen	I	rot
2	Rednerlisten	III	rot
3	<u>Verhandlungen der Räte</u>		
	Nationalrat		
	17.03.1993	405	grün
	01.06.1993	884	
	18.06.1993	1452	
	Ständerat		
	28.04.1993	261	gelb
	14.06.1993	457	
	18.06.1993	581	
4	Bundesbeschlüsse vom 18.06.1993	583	blau

Table des Matières

		<u>Pages</u>	<u>Couverture</u>
1	Résumé des délibérations	I	rouge
2	Listes des orateurs	III	rouge
3	<u>Débats dans les conseils</u>		
	Conseil national		
	17.03.1993	405	verte
	01.06.1993	884	
	18.06.1993	1452	
	Conseil des Etats		
	28.04.1993	261	jaune
	14.06.1993	457	
	18.06.1993	581	
4	Arrêtés fédéraux du 18.06.1993	588	bleu

1. Uebersicht über die Verhandlungen

Résumé des délibérations

× 225/92.012 n Strassenbenützungsabgaben. Verlängerung und Neugestaltung

Botschaft und Beschluseseurwürfe vom 27. Januar 1992 (BBI II, 729) über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenützungsabgaben (Schwerverkehrsabgabe und Nationalstrassenabgabe).

N/S Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen

Bundesbeschluss 1 über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

1993 17. März. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1993 28. April. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

1993 1. Juni. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Beschluss des Ständerates.

1993 14. Juni. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1993 18. Juni. Beschluss des Nationalrates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1993 18. Juni. Beschluss des Ständerates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt II, 890

Bundesbeschluss 2 über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

1993 17. März. Beschluss des Nationalrates gemäss Entwurf des Bundesrates.

1993 28. April. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

1993 1. Juni. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Beschluss des Ständerates.

1993 14. Juni. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1993 18. Juni. Beschluss des Nationalrates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1993 18. Juni. Beschluss des Ständerates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt 2, 892

Bundesbeschluss 3 über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

1993 17. März. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1993 28. April. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1993 18. Juni. Beschluss des Nationalrates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1993 18. Juni. Beschluss des Ständerates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt II, 894

× 225/92.012 n Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte

Message et projets d'arrêtés du 27 janvier 1992 (FF II, 725) concernant la prorogation et la refonte des redevances sur l'utilisation des routes (redevance sur le trafic des poids lourds et redevance pour l'utilisation des routes nationales).

N/E Commissions des transports et des télécommunications

A. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

1993 17 mars. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1993 28 avril. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

1993 1^{er} juin. Décision du Conseil national avec des divergences.

1993 14 juin. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1993 18 juin. Décision du Conseil national: L'arrêté est adopté en votation finale.

1993 18 juin. Décision du Conseil des Etats: L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale II, 863

B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

1993 17 mars. Décision du Conseil national conforme au projet du Conseil fédéral.

1993 28 avril. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

1993 1^{er} juin. Décision du Conseil national avec des divergences.

1993 14 juin. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1993 18 juin. Décision du Conseil national: L'arrêté est adopté en votation finale.

1993 18 juin. Décision du Conseil des Etats: L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale II, 865

C. Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

1993 17 mars. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1993 28 avril. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1993 18 juin. Décision du Conseil national: L'arrêté est adopté en votation finale.

1993 18 juin. Décision du Conseil des Etats: L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale II, 867

2. Rednerliste - Liste des orateurs

2.1 Nationalrat - Conseil national

Béguelin (S/VD)	885
Binder (V/ZH)	421, 423, 447
Bircher Peter (C/AG)	412, 424
Caccia (C/TI), rapporteur	407, 416, 425, 429, 447, 449, 451, 886, 887, 889
Cavadini Adriano (R/TI)	414, 428, 430, 446, 450, 451, 885, 888
Diener (G/ZH)	415
Dreher (A/ZH)	408, 887
Fischer-Seengen (R/AG)	414, 428, 448, 450, 452
Frey Claude (R/NE)	428
Friderici Charles (L/VD)	409, 421, 427
Giezendanner (A/AG)	411, 420, 886, 888
Giger (R/SG)	422
Hämmerle (S/GR)	885, 887
Herczog (S/ZH)	413, 453, 888
Hildbrand (C/VS)	885, 888
Kern (A/ZH)	450
Meier Hans (G/ZH)	421
Miesch (R/BL)	408
Ogi (V), Bundesrat	416, 426, 430, 448, 449, 451, 886, 889
Scherrer Jürg (A/BE)	424
Schmid Peter (G/TG)	420, 423, 445, 452, 885
Schmied Walter (V/BE)	410, 429, 888
Spielmann (-/GE)	416
Stalder (D/BE)	412, 885, 888
Steiger (S/ZH)	446
Steinemann (A/SG)	422
Strahm Rudolf (S/BE)	446
Stucky (R/ZG)	453
Vollmer (S/BE), Berichterstatter	405, 416, 424, 429, 447, 449, 450, 886, 887, 889
Zwygart (U/BE)	414, 423, 888

2.2 Ständerat - Conseil des Etats

Bisig (R/SZ)	264
Bühler Robert (R/LU)	271, 272
Büttiker (R/SO)	263, 274, 278
Cavadini Jean (L/NE)	267, 278
Cavelty (C/GR)	265, 275
Danioth (C/UR)	268, 273, 276
Delalay (C/VS)	265
Frick (C/SZ)	267
Gadient (V/GR)	264
Jagmetti (R/ZH)	280
Küchler (C/OW), Berichterstatter	261, 272, 273, 276, 277, 278, 279, 280, 457
Loretan (R/AG)	263, 279
Ogi (V), Bundesrat	269, 272, 273, 275, 277, 278, 279, 280
Plattner (S/BS)	266

**Nationalrat
Conseil national**

Sitzung vom	17.03.1993	
	01.06.1993	
	18.06.1993	(Schlussabstimmung)
Séance du	17.03.1993	
	01.06.1993	
	18.06.1993	(Vote final)

Zwölfte Sitzung – Douzième séance

Mittwoch, 17. März 1993, Vormittag
Mercredi 17 mars 1993, matin

08.10 h

Vorsitz – Présidence: Herr Schmidhalter

92.012

Strassenbenützungsabgaben. Verlängerung und Neugestaltung Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 27. Januar 1992 (BBI II 729)
Message et projets d'arrêtés du 27 janvier 1992 (FF II 725)
Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission
Entwürfe A, B
Eintreten

Entwurf C
Mehrheit
Eintreten
Minderheit
(Friderici Charles, Binder, Etique, Fischer-Seengen, Glezen-
danner)
Nichteintreten

Antrag Miesch
Entwurf A
Nichteintreten

Antrag Dreher
Entwurf B
Nichteintreten

Proposition de la commission
Projets A, B
Entrer en matière

Projet C
Majorité
Entrer en matière
Minorité
(Friderici Charles, Binder, Etique, Fischer-Seengen, Glezen-
danner)
Ne pas entrer en matière

Proposition Miesch
Projet A
Ne pas entrer en matière

Proposition Dreher
Projet B
Ne pas entrer en matière

Vollmer, Berichterstatter: Vorlagen, welche Strassenabgaben betreffen, sind immer umstritten. Das haben bereits die früheren Debatten im Zusammenhang mit Strassenabgaben deutlich gezeigt; das haben auch die kürzlichen Auseinandersetzungen um die 20 Rappen Benzinzollerhöhung gezeigt. Und wäre das nicht auch jetzt wieder der Fall, wäre männiglich

überrascht. Allein in der Kommission lagen über 25 Anträge von Kommissionsmitgliedern vor, und auf der Fahne sehen Sie, dass es immer noch mehr Minderheitsanträge gibt, als bei diesen Bundesbeschlüssen Artikel zu beraten sind. Die Kommissionsmehrheit hat aber die Vorlage des Bundesrates mit guten Gründen – wie wir in der Detailberatung noch erläutern werden – bis auf eine kleine unbestrittene Ergänzung in allen Fragen unterstützt.

Seit der Verabschiedung der Botschaft durch den Bundesrat ist bereits mehr als ein Jahr vergangen. Es ist darum höchste Zeit, dass die Räte diese Botschaft nun endlich beraten. Wir kommen sonst mit den Fristen in Schwierigkeiten. Sie wissen, dass die Strassenbenützungsabgaben in der Verfassung zeitlich befristet sind. Sie werden im Laufe des nächsten Jahres ablaufen, und wenn wir nun nicht eine Verlängerung dieser Strassenbenützungsabgaben beschliessen, werden sie ersatzlos gestrichen. Das kann sicher nicht die Absicht der Räte sein. Wir sind deshalb heute aufgerufen, dieses Geschäft zu beraten, damit wir die Vorlagen noch rechtzeitig vor das Volk bringen können.

Worum geht es heute? Wir haben eigentlich drei separate Vorlagen zu beraten, welche aber in einem engen inneren Zusammenhang zueinander stehen. Wir führen deshalb eine gemeinsame Eintretensdebatte über alle diese Abgaben durch. Der Bundesbeschluss A möchte die bisherige, zeitlich befristete Schwerverkehrsabgabe weiterführen. Der Bundesbeschluss B will die bisherige, ebenfalls zeitlich befristete Autobahnvignette weiterführen. Mit dem Bundesbeschluss C will die Kommissionsmehrheit eine neue Verfassungsgrundlage schaffen, um später die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu ermöglichen. Alle drei Beschlüsse haben Aenderungen auf Verfassungsebene zur Folge; alle drei Beschlüsse werden also auch noch die Hürde der Volksabstimmung nehmen müssen. Das erklärt zweifellos auch ein Stück weit die Aufregung und die Emotionen, welche mit diesen Vorlagen verbunden sind. Mit den heutigen Vorlagen befinden wir uns zudem an einer immer häufiger werdenden Schnittstelle von Finanzpolitik, Verkehrspolitik, aber auch Europapolitik.

Erlauben Sie mir zuerst einige Bemerkungen zu den ersten beiden Vorlagen, also Vorlage A und Vorlage B, bei denen es um die Verlängerung von bereits Bekanntem geht. Dass wir heute darüber diskutieren müssen und auch das Volk dazu aufgerufen sein wird, hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass man vor zehn Jahren diese beiden Abgaben – die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette – sehr restriktiv formuliert hat. Man erläuterte damals dem Volk: Wir führen diese Abgaben einmal ein, und zwar befristet, und nach zehn Jahren werden wir Gelegenheit geben, noch einmal verbindlich, obligatorisch darüber abzustimmen, um allenfalls die Verpflichtung zu diesen Abgaben zu verlängern oder sie eben aus Abschied und Traktanden fallenzulassen.

Die grosse Vorsicht, die man vor zehn Jahren an den Tag gelegt hat, holt uns jetzt ein, indem wir mit diesen Vorlagen nochmals obligatorisch vor das Volk gehen müssen. Es macht meines Erachtens und auch nach Meinung der Kommissionsmehrheit aber wenig Sinn, die seinerzeitige Kontroverse, zu der es bei Einführung dieser Abgaben gekommen ist, jetzt noch einmal zu wiederholen. Wir können feststellen, dass diese Abgaben, so sehr sie vor zehn Jahren umstritten waren, in der Zwischenzeit die Akzeptanz jener gefunden haben, die sie bezahlen müssen.

Obwohl beide Abgaben seit ihrer Einführung betragsmässig unverändert geblieben sind, haben sich die Erträge aus den Abgaben erheblich gesteigert: bei der Schwerverkehrsabgabe von anfänglich jährlich etwa 112 Millionen Franken auf heute über 140 Millionen Franken, bei der Autobahnvignette von anfänglich 150 Millionen Franken auf heute über 200 Millionen Franken. Das belegt einerseits Verkehrszunahmen von jährlich gegen 5 Prozent, andererseits zeigt es aber auch, dass diese Abgaben heute akzeptiert sind. Bei der Vignette stammt etwa die Hälfte der Erträge von ausländischen Fahrzeugen, und auch bei der Schwerverkehrsabgabe beträgt der Anteil von ausländischen Fahrzeugen immerhin noch etwa 17 Prozent.

Wenn wir jetzt keine Verlängerung beschliessen, fallen diese Abgaben – auch diejenigen, die wir auf ausländischen Fahrzeugen erheben – völlig aus Abschied und Traktanden, und das kann wohl nicht der Wille dieses Rates sein. Ich kann mir auch schlecht vorstellen, dass es dem Willen der schweizerischen Bevölkerung entsprechen würde, dass wir die beiden Abgaben ersatzlos streichen.

Die heutigen Vorlagen A und B, also Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette, haben drei Zielsetzungen:

1. Wir wollen diese Abgaben über das Jahr 1994 hinaus verlängern, und sinnvollerweise wollen wir diese Verlängerung nicht mehr befristen, das heisst, diese beiden Abgaben sollen in Zukunft als unbefristete Abgaben in der Bundesverfassung stehen.

2. Die Erträge dieser beiden Abgaben – das ist neu im Zusammenhang mit dieser Anpassung – sollen neu zweckgebunden sein und voll der Treibstoffzollkasse gutgeschrieben werden, etwas, was dann auch noch im Zusammenhang mit Minderheitsanträgen diskutiert wird. Diese Zweckbindung ist zweifellos umstritten, aber sie wird vom Bundesrat in der Botschaft sehr wohl begründet.

3. Die Abgabesätze werden nun an die seit 1985 erfolgte Teuerung angepasst, und der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, auch in Zukunft diese Abgabesätze der Teuerung anpassen zu können.

Diese drei Elemente sind Bestandteile der ersten beiden Vorlagen: unbeschränkte Verlängerung, Anpassung an die Teuerung und Zweckbindung der Erträge für die Treibstoffkasse.

Der Bundesrat – das scheint mir sehr wichtig – und auch die Kommissionsmehrheit verzichten dabei ausdrücklich auf einen zusätzlichen Systemwechsel. Es gab in der Kommission durchaus Diskussionen und Anträge, diese Abgaben allenfalls umzuverlegen, beispielsweise auf den Treibstoff. Diskutiert wurden auch andere Möglichkeiten, die denkbar und auch sinnvoll sein könnten. Wir haben aber ausdrücklich darauf verzichtet, mit diesen Verlängerungsbeschlüssen gleichzeitig einen Systemwechsel vorzunehmen. Es geht also heute, abgesehen von den Anpassungen an die Teuerung und von der Zweckbindung, bei den Bundesbeschlüssen A und B nur um die Verlängerung der bereits heute existierenden und voll akzeptierten Abgaben. Und ausschliesslich darüber gilt es heute im Zusammenhang mit diesen beiden Beschlüssen zu diskutieren.

Erst mit dem Bundesbeschluss C beschreiten wir Neuland. Mit diesem neuen Verfassungsartikel 36quater wird die Grundlage geschaffen, um eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe nach dem Verursacherprinzip und auch in Abstimmung mit den europäischen Nachbarländern einzuführen. Ueber die konkrete Ausgestaltung dieser leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist damit noch nichts ausgesagt und noch nichts festgelegt. Dies muss später im nachgeordneten Recht noch konkretisiert werden. Das Parlament behält also mit der Verabschiedung des Bundesbeschlusses C, der Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, seine völlige Handlungsfreiheit, und auch das Volk wird nach der Gutheissung der Verfassungsgrundlage gemäss Bundesbeschluss C nicht ausgeschaltet. Ueber das Gesetzesreferendum bleibt dann auch der letzte Entscheid über die konkrete Ausgestaltung wieder beim Volk.

Im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss C werden wir also, wenn ihn das Volk gutheisst, später eine Gesetzesvorlage beraten, in der sämtliche Details der Ausgestaltung dieser leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe festgelegt werden. Es geht heute einzig und allein darum, rechtzeitig eine Verfassungsgrundlage zu schaffen, damit wir nicht, wenn wir unsere Abgaben mit den europäischen Nachbarländern koordinieren wollen, bei der Ausgestaltung eines Gesetzes feststellen müssen, dass wir Schwierigkeiten haben, weil diese Verfassungsgrundlage für eine solche leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in unserem Land fehlt.

Erlauben Sie mir in diesem Zusammenhang noch eine verkehrspolitische Grundsatzbemerkung zur Gesamtheit dieser drei Vorlagen. In den letzten Monaten wurden in diesem Rat verschiedentlich verkehrspolitische Fragen diskutiert. Ich nehme das Beispiel der Neat, aber auch die verkehrspoliti-

schen Anpassungen im Rahmen von Eurolex, und auch im Rahmen von Swisslex werden wir bald neue Anpassungen diskutieren. Ganz besonders haben wir diese Grundsatzfragen im Zusammenhang mit dem Transitvertrag und – nicht zu vergessen – den kürzlich angepassten Fiskalabgaben beim Treibstoffzoll diskutiert.

Es wurde eigentlich bei all diesen Abgaben immer eine Grundthese vertreten, vor allem auch von seiten des Bundesrates: Die Mobilität ist in jedem Sektor – sowohl im Sektor des Privatverkehrs als auch im Sektor des öffentlichen Verkehrs – zu billig. Wir hätten eigentlich so rasch wie möglich den Grundsatz der Kostenwahrheit einzulösen. Nur so verhindern wir Verzerrungen in der Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, und nur so verhindern wir Verzerrungen bezüglich der Belastungen der Umwelt durch unsere Mobilität. Es wurde in diesem Rat auch schon verschiedentlich und unwidersprochen darauf hingewiesen, dass gerade ein marktwirtschaftlich organisiertes Verkehrswesen nur dann effizient funktionieren kann, wenn die Gesamtheit der Kosten den jeweiligen Verursachern auch angelastet werden. Ist dies nicht der Fall, so werden knappe Ressourcen übermässig beansprucht, weil sie zu billig sind. Bei höheren Preisen würde die Verteilung dieser Ressourcen zu einem grösseren Beitrag an die Wohlfahrt führen. Die korrekte Kostendeckung ist also gerade unter marktwirtschaftlichen Bedingungen wichtig für den unverfälschten Wettbewerb unter den Verkehrsträgern. Abweichungen vom Kostenpreis können zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern und auch zu Verfälschungen des Modal split zwischen privatem und öffentlichem Verkehr führen.

Das ist der Hintergrund, vor welchem vor allem die Vorlage C, also die Verfassungsgrundlage für die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, beurteilt werden muss.

Die Eintretensdebatte in der Kommission widerspiegelte denn auch einmal mehr das ganze Spektrum der sehr kontroversen verkehrspolitischen Grundhaltungen. Fürchten die einen bereits wieder eine ungerechtfertigte Belastung des Strassenverkehrs, so stellen die anderen fest, dass die Verwirklichung der bundesrätlichen Zielsetzung – Stichwort: Kostenwahrheit – mit diesen Vorlagen noch allzu zögernd angegangen wird. Was wir zumindest in der heutigen Debatte vermeiden sollten, ist der Streit über die Frage der Kostendeckung durch den Strassenverkehr.

Wir sind dem Bundesrat dankbar, dass er in seiner Botschaft unmissverständlich Klarheit schafft, dass wir auch ausserhalb der direkten Wegekosten eine grosse Zahl von Kostenfaktoren haben, also die sogenannten externen Kosten – ich nehme als Beispiel die durch Unfälle verursachten Kosten, die der öffentlichen Hand übertragen werden –, und dass diese externen Kosten heute noch einer Internalisierung harren. Das heisst, dass wir bis jetzt diese externen Kosten in allen Rechnungen bezüglich der Kostendeckung noch nicht berücksichtigt haben.

Wenn Herr Giezendanner in seinem kürzlich allen Ratsmitgliedern verteilten Rundschreiben verkündet, es sei zwischenzeitlich bekannt, dass der Schwerverkehr seine Kosten vollumfänglich bezahle, so ist das eine altbekannte Interessenposition, welche aber auch dadurch nicht wahrer wird, dass man sie ständig wiederholt.

Wir werden in der Detailberatung anhand verschiedener Minderheitsanträge noch über diese Fragen diskutieren müssen. Sie sehen auf der Fahne, dass dazu in diesem Rat sehr verschiedene Konzeptionen vertreten werden.

Ich möchte Sie bereits jetzt bitten, bei diesen Diskussionen die Proportionen zu wahren. Wir verwirken sonst als Parlament unseren Anspruch, in den wirklich entscheidenden Fragen der zukünftigen Verkehrspolitik überhaupt noch ernst genommen zu werden.

Eine in der Kommission zu Recht diskutierte Grundsatzfrage betraf die Konzeption der Abgaben generell – ich habe bereits darauf hingewiesen –; es lag ein gut begründeter Antrag vor, sämtliche Abgaben über den Benzinpreis abzudecken. Diesem Systemwechsel ist in der Kommission recht viel Sympathie entgegengebracht worden. Wir waren aber der Meinung,

dass es im jetzigen Zeitpunkt richtig ist, von einem Systemwechsel abzusehen und Ihnen hier lediglich die Verlängerung der bisherigen Bundesbeschlüsse zu beantragen.

Wenn wir heute auf diese Vorlagen eintreten, dann bitte ich Sie, doch darauf zu achten, dass wir damit nicht nur die Grundlage schaffen, um diese unbestrittenen Vorlagen zu verlängern, sondern dass wir damit auch die Grundlage dafür schaffen wollen, verfassungsrechtlich für die Zukunft gerüstet zu sein, um neue, sinnvolle, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgaben einführen zu können.

Ein weiterer, in der Öffentlichkeit zumindest umstrittener Punkt ist die Frage der Zweckbindung. Hier haben verschiedene Kreise ihre grossen Vorbehalte. Wir haben das ja bereits im Zusammenhang mit den 20 Rappen Treibstoffzollzuschlag diskutiert, die auf grüner Seite beispielsweise nicht zuletzt deshalb umstritten waren, weil sie teilweise, zur Hälfte, zweckgebunden sind.

Die Kommissionsmehrheit stellt sich aber hier mit Ueberzeugung hinter den Antrag des Bundesrates auf Zweckbindung. Wir mussten feststellen, dass uns die Strassenbenützungsabgaben – vor allem die Schwerverkehrsabgabe – in den letzten Jahren international sehr viele Schwierigkeiten gebracht haben. Es kam zu Retorsionsmassnahmen wegen der Einführung dieser Schwerverkehrsabgabe. Es widerspricht auch dem Geist des neuen Transitabkommens, wenn neue oder erhöhte Strassenbenützungsabgaben zu rein fiskalischen Zwecken erhoben werden.

Mit der Zweckbindung setzen wir uns damit keinen Gegenmassnahmen aus. Solange die Strassenrechnung nicht ausgeglichen ist – und ich bin überzeugt, dass wir in Zukunft noch mehr Elemente in diese Strassenrechnung einbeziehen müssen –, ist diese Zweckbindung nicht bedenklich, weil wir damit nichts anderes tun, als Kosten, welche der Öffentlichkeit entstehen, damit abzudecken. Für die Zukunft müssen wir ohnehin davon ausgehen, dass die Bindung an bestimmte Verwendungszwecke ganz massiv gelockert werden muss; denn wir stellen fest, dass der Öffentlichkeit im Bereich der externen Kosten – ich habe bereits die Unfallkosten erwähnt – riesige Aufwendungen erwachsen, welche heute noch nicht über die Zweckbindung finanziert werden können.

Die in der Kommission mit Recht geäusserten Bedenken, ob wir mit diesen Vorlagen nicht gerade auch die Bemühungen zur Förderung des Huckepackverkehrs negativ beeinflussen, können klar zerstreut werden. Der Bundesrat ist von der Kommission ausdrücklich aufgefordert worden – ich gehe davon aus, dass er das heute auch noch bestätigen wird –, seinen Spielraum auf Verordnungsebene so auszunützen, dass die erwünschte Förderung des Huckepackverkehrs nicht beeinträchtigt wird.

Die Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig Eintreten auf die ersten beiden Vorlagen. Rückweisungsanträge wurden deutlich abgelehnt. Die Kommissionsmehrheit empfiehlt Ihnen auch Eintreten auf die Vorlage C (19 zu 3 Stimmen), also auf den Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Diese Vorlage bildet ein Kernstück unserer zukünftigen Verkehrspolitik.

Es geht nicht darum, Rechtsgrundlagen «auf Vorrat» zu schaffen. Wir wollen uns mit der heutigen Verfassungsgrundlage entsprechend vorbereiten, damit wir das entsprechende Gesetz rechtzeitig, wenn das europäisch koordiniert werden kann, erlassen können.

Ich bitte Sie: Treten Sie auf diese Vorlagen ein! Wir werden uns in der Detailberatung noch eingehend mit verschiedenen Fragen beschäftigen müssen. Es geht heute darum, dass dieser Rat insofern ein verkehrspolitisches Bekenntnis abgibt, als er bereit ist, die heutigen Abgaben beizubehalten und die Grundlagen für neue, moderne, leistungsabhängig ausgestaltete Verkehrsabgaben zu schaffen.

M. Caccia, rapporteur: Le 26 février 1984, le peuple et les cantons avaient approuvé les redevances forfaitaires sur l'utilisation des routes, qui sont perçues depuis le 1er janvier 1985 et dont la validité expire à fin 1994. Dès lors, deux tentatives de changement ont échoué: l'une pour relever massivement les

taux de la redevance sur le trafic des poids lourds, l'autre pour la suppression des redevances. Des propositions constitutionnelles pour une politique coordonnée des transports ont été également refusées par le peuple en 1986.

Les bases constitutionnelles de 1984 régissent donc toujours les redevances actuelles jusqu'à la fin de l'année prochaine. Il s'agit des articles 17 et 18 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale. L'article 17 régit les redevances sur le trafic des poids lourds qui utilisent des routes ouvertes au trafic général; l'article 18, celles pour les véhicules automobiles qui utilisent les routes nationales. Il s'agit de bases constitutionnelles directement applicables. Après huit ans d'application, on peut juger de façon positive les expériences faites avec ces redevances, aussi bien pour les modalités de perception que pour les recettes. Celles-ci atteignent environ 140 millions de francs pour les poids lourds et environ 200 millions de francs pour les routes nationales. On constate quand même que le compte routier, qui considère les coûts pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes ouvertes au trafic motorisé, mais exclut les coûts dits externes, montre un degré de couverture insuffisant.

Sur la base de ces considérations, le Conseil fédéral propose de fixer au 31 décembre 1994 la date d'échéance des dispositions actuelles, de maintenir en vigueur les deux systèmes actuels de redevances en leur apportant quelques adaptations et d'adopter un article constitutionnel qui permettrait de remplacer la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds par une nouvelle redevance liée aux prestations.

Pour la redevance sur le trafic des poids lourds, le Conseil fédéral nous propose un article 20 (nouveau) des dispositions transitoires de la constitution, qui apparaît dans l'arrêté A du dépliant. Par rapport à l'ancien article 17, on a changé quelque peu les poids limites des catégories; on a changé les taux de la redevance en les relevant; on a prévu de donner au Conseil fédéral la compétence d'adapter les taux de la redevance à l'évolution des prix par voie d'ordonnance; on a prévu d'affecter le produit net de la redevance sur la base de l'article 36ter de la constitution comme le produit de la surtaxe, ce qui souligne davantage le caractère de taxe et non d'impôt; et on a prévu de laisser en vigueur l'article 20 (nouveau) jusqu'à l'entrée en vigueur d'une législation instituant une redevance liée aux prestations.

Tous ces changements ont donné lieu à bien des controverses au sein de la commission.

Pour la redevance sur l'utilisation des routes nationales, on propose un article 36quinquies (nouveau) qui figure dans l'arrêté B du dépliant, avec les mêmes modifications que l'article 20 (nouveau) de l'arrêté A, à l'exception des catégories qui n'y figurent pas; et de la durée qui, cette fois, n'est pas fixée.

Le passage à une redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations est proposé en vertu d'un article 36quater (nouveau) qui figure dans l'arrêté C du dépliant. Cet article est formulé de façon très ouverte. Les modalités de calcul et de perception restent à déterminer. Le produit est affecté à la couverture des coûts dus au trafic routier et ne doit pas les dépasser. L'application de l'article est à prévoir suivant l'évolution dans ce domaine au niveau européen. Dans la distribution de la quote-part qui revient aux cantons, il sera tenu compte des problèmes spécifiques posés aux régions de montagne et périphériques. Avec ce nouvel article constitutionnel, le Conseil fédéral montre sa volonté de se préparer à l'utilisation d'instruments économiques dans la politique des transports routiers. Mais pourquoi avoir préparé et proposé cet article constitutionnel de l'arrêté C avec les deux autres arrêtés A et B? Il faut prendre en considération les temps d'élaboration et d'adoption de l'article constitutionnel, et le Conseil fédéral – et avec lui, la commission – est convaincu de l'opportunité de présenter au peuple l'ensemble de ces modifications, même si ce dernier article devait être utilisé pour une politique des transports qui n'est pas immédiate.

La Commission des transports et des télécommunications a voté l'entrée en matière sur les trois arrêtés en refusant trois propositions: une de non-entrée en matière sur l'arrêté C, par 19 voix contre une; une de renvoi des trois arrêtés, par 18 voix

contre 4; et une de renvoi des arrêtés A et B, par 19 voix contre 4. La majorité de la commission a, en général, approuvé les propositions du Conseil fédéral. Elle a été confrontée à toute une série de propositions de minorité, ce qui manifeste assez clairement les difficultés de trouver une convergence de caractère général dans le domaine du trafic.

Lors du débat d'entrée en matière en commission, il a été démontré que le fait que la grande majorité des membres de la commission adopte une position favorable à l'application d'instruments économiques dans la politique de trafic ne doit pas créer d'illusions. Les divergences apparaissent tout de suite quand on discute du compte routier comme base d'application de ces instruments. En particulier, l'internalisation des coûts externes provoque des controverses très poussées, mais on aura l'occasion d'en reparler lors du débat de détail.

Pour le moment, je dois vous communiquer que la majorité de la commission vous propose de voter l'entrée en matière sur les trois arrêtés A, B et C, avec des fortes majorités de l'ordre de 18 à 4 et de 19 à 4, comme je viens de le dire, par rapport aux propositions de renvoi ou de non-entrée en matière. Donc, avec ces quelques considérations, je vous prie de suivre la majorité de la commission.

Miesch: Sie lesen und hören richtig: Mein Antrag auf Nichteintreten betrifft Beschlussentwurf A, die Schwerverkehrsabgabe. Für einmal überhole ich die Auto-Partei, aber nicht wegen meinem Bleifuss, sondern aus reiner Vernunft. Ich bin persönlich in keinem Verwaltungsrat des Transportgewerbes, sondern ich vertrete diesen Antrag als besorgter, selbständiger Kleinunternehmer, Bürger und FDP-Nationalrat, der von der Einnahmepolitik des Bundesrates, der Verwaltung und des Parlamentes nach langem Stillschweigen und Zuhören die Nase voll hat.

Wut und Protest nützen aber nichts. Ich stelle einen Antrag und kann mit grosser Wahrscheinlichkeit noch keine Lorbeeren ernten und keinen Sieg verbuchen, bitte Sie aber trotzdem um Ihre geschätzte Aufmerksamkeit und – zum Wohle unserer Wirtschaft – um Unterstützung meines Antrages auf Nichteintreten.

Seit dem EWR-Nein reden wir landauf, landab von den eigenen Hausaufgaben: über Deregulierung, Revitalisierung und über überfällige Sparanstrengungen. Wir vergleichen unsere Gesetzgebung, unsere Kosten, Subventionen und vieles mehr ständig mit Ländern im übrigen Europa. Wir handeln auch, aber wir machen etwa genau das Gegenteil von dem, worüber wir reden. Obwohl die erfolgreiche Industrie im heutigen wirtschaftlichen Umfeld rasch die Ausgaben nach den Einnahmen ausrichtet, macht der Staat – wir also – genau das Gegenteil: Diese Woche beschlossen wir Hunderte von Millionen Franken Mehrausgaben bei der AHV, mit der Arbeitslosenentschädigung, mit Subventionen. Morgen kommt der Kulturförderungsartikel zur Sprache; 140 Millionen Franken für Blauhelmtruppen werden in der nächsten Session verlangt und ein neues, überflüssiges Bundesamt für die Gleichstellung von Frau und Mann in der übernächsten Session. Die Regierungsreform wird den Ausgabenprozess noch beschleunigen und ein Heer von bestdotierten Beamtinnen und Beamten schaffen. Aus diesem Grunde wachsen die Ausgaben des Bundes noch weit über die Teuerung hinaus, und wir fördern diese Entwicklung, indem wir dem Bund trotz Rezession konsequent zu Mehreinnahmen verhelfen. Einzig im EMD wird erfolgreich gespart, und die Reformen führen dort auch zu einem Abbau der Bürokratie.

Der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beantragen nun, ab dem 1. Januar 1995 die Schwerverkehrsabgabe weiterzuführen und sie um etwa einen Drittel zu erhöhen. Diese Weiterführung und vor allem die Erhöhung sind aus wirtschaftlichen Gründen abzulehnen. Unsere Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben bekanntlich der Erhöhung der Treibstoffpreise um 22 Rappen zugestimmt und dem Bund zu zusätzlichen 1,3 Milliarden Franken Mehreinnahmen verholfen. Als Demokrat akzeptiere ich diesen Entscheid selbstverständlich. Dieser Entscheid macht aber auch den Dieseltreibstoff teurer, und damit deckt der Schwerverkehr seine Kosten zu über 100 Prozent.

Seit dem 7. März 1993 stehen wir also vor einer neuen Situation; das heisst, mit der Vorlage des Bundesrates wird mit den Steuereinnahmen aus dem Schwerverkehr «quersubventioniert». Herr Bundesrat Ogi, die PTT – dies als Beispiel – machen zurzeit ähnliches und subventionieren mit dem Telecom-Bereich den defizitären Postbereich. Der Postbereich will aber in Zukunft durch unternehmerisches Handeln seine Kosten selber decken. Folgerichtig wird dann der Telecom-Bereich mittelfristig die im internationalen Vergleich hohen Telefongebühren senken. Bravo!

Alle Revitalisierungsmassnahmen nützen nichts, wenn die Teuerung nicht tief gehalten werden kann. Allein die Erhöhung des Preises von Dieseltreibstoff erhöht die Transportkosten in meinem Betrieb um 2 Prozent. Ein entsprechender Teuerungsbrief ist bereits eingetroffen.

Diese Teuerung schluckt der Markt nicht. Ich muss mich nach der Decke strecken. Alle zusätzlichen Einnahmen, welche die Teuerung durch direkte oder indirekte Belastungen anheben, sind ab sofort so lange zu stornieren, bis die Teuerung durch entsprechende Sparmassnahmen auf maximal 3 Prozent absinkt. Weil der Schwerverkehr die Kosten aufgrund der neuen Benzinpreise und sonstigen Abgaben deckt, müssen und können wir auf die 140 Millionen Franken Einnahmen verzichten. Die Steuerbelastung der Lastwagen in der Schweiz ist im internationalen Vergleich eindrücklich und müsste eigentlich alle EWR-Befürworter aufschrecken lassen. Von gleich langen Spiessen kann in diesem Bereich keine Rede sein. Wenn in der Schweiz die Steuerbelastung für ein 28-Tonnen-Gefährt 17 544 Franken beträgt, ist diese für einen 40-Tönnner in Deutschland 12 817 Franken oder in Schweden 7877 Franken und in Italien gar lediglich 994 Franken.

Das Transportgewerbe ist ein wichtiger Zahn im Räderwerk unserer Wirtschaft. Wir müssen endlich alles tun, um unsere Wirtschaft in Gang zu bringen. Die Baubranche und die Exportwirtschaft sind auf gute Wettbewerbsbedingungen angewiesen. Auch diese ungerechtfertigte Steuer gefährdet weitere Arbeitsplätze in unserem Land. Wir haben nun die Möglichkeit, ein Zeichen zu setzen. Bekämpfen Sie die Teuerung mit Einsparungen, und beschliessen Sie um Himmels willen keine neuen Ausgaben mehr! Auf den 1. April wird die wettbewerbsverzerrende Stempelsteuer richtigerweise abgeschafft. Die Schwerverkehrssteuer hat ähnlichen Charakter. Schaffen wir sie auch ab!

Dreher: Die Autobahnvignette wurde von unserer Partei bekämpft, als es die Partei noch nicht gab, nur einzelne ihrer heutigen Exponenten. Die Begründung war und ist klar. Zur Finanzierung der Autobahnen, der Nationalstrassen, haben wir den Treibstoffzollzuschlag von 30 Rappen pro Liter. Das ist Faktum und nicht wegzudiskutieren.

Die Autobahnvignette war nicht eine Erfindung der Sozialisten, sondern der Freisinnigen und der CVP. Sie stammt von zwei hochverdienten St. Galler Politikern, welche dem Volk diesen ärgerlichen Kleber aufkrotyierten. Parlament und Volk folgten seinerzeit in einem Reflex von Europafeindlichkeit. Sie erinnern sich an die Inserate: Es hiess, auch Ausländer sollten bezahlen. In der Zwischenzeit haben wir festgestellt, dass die Erträge, welche dem Stimmbürger damals in Aussicht gestellt wurden, nicht einmal annähernd erreicht wurden.

Die Feststellung ist also richtig, dass im damaligen Bundesbüchlein – sei es aus Schlamperei, sei es aus Vorsatz – der Stimmbürger hinters Licht geführt wurde. Man behauptete, die Autobahnvignette werde etwa 280 Millionen Franken einbringen und die Ausländer würden den grössten Teil davon bezahlen. Das hat hinten und vorne nicht gestimmt. Die Schweizer haben immer mehr bezahlt – wie es in den letzten zwei, drei Jahren war, weiss ich nicht, weil ich die Sache nicht mehr so genau verfolgt habe; aber bis weit gegen die neunziger Jahre haben die Ausländer immer nur in der Grössenordnung von 45 Prozent bis 48 Prozent des Ertrages bezahlt.

Warum eigentlich der Umweg über diese Vignette, wenn man Geld für den Nationalstrassenbau braucht? Sie wissen, dass wir mit einem Treibstoffzollzuschlag von 4 Rappen den Ertrag der Vignette kompensieren könnten. Ein einziger zusätzlicher Benzinrappen bringt Erträge in der Grössenordnung von

65 bis 70 Millionen Franken ein. Ich frage mich daher, warum wir den Umweg über diese Kleberei machen, zumal nach dem nun vorliegenden Projekt der Ertrag der Autobahnvignette zweckgebunden sein soll. Bis anhin war es so, dass der Ertrag in die allgemeine Bundeskasse ging.

Allerdings gibt es einige Argumente, welche dagegen sprechen, dass wir den Treibstoffzollzuschlag erhöhen, um die Erträge eines Vignettenausfalls zu kompensieren.

Da ist sicher einmal der Umstand, dass es zu einer generellen Verteuerung des Treibstoffs kommt, ungeachtet, ob man die Autobahnen benutzt oder nicht. Der Taxifahrer in der Stadt Zürich z. B. wird dann viel mehr bezahlen, weil sich diese Belastung fahrlastungsabhängig auswirkt.

Ein zweites Argument: Die Ausländer, welche die Schweiz durchfahren und häufig mit Dieselfahrzeugen einreisen, werden natürlich erst in Italien wieder tanken; das ist nach der Volksabstimmung vom 7. März 1993 ja nun wohl auch klar.

Andererseits – und hier ist nun das gewichtigste Argument gegen die Fortsetzung dieser Vignettenpflicht auch in zweckgebundener Form – hat man uns doch vor der Abstimmung über die Treibstoffzollerhöhung vom 7. März gesagt: Wenn wir diese 20 Rappen haben, dann sei die Finanzierung des Nationalstrassenbaus gesichert, beziehungsweise das Nationalstrassenbauprogramm könne nicht fertiggestellt werden, wenn diese 20 Rappen Treibstoffzollerhöhung nicht bewilligt würden. Jetzt haben wir diese 20 Rappen, also entfallen alle Begründungen, warum diese Vignette weiterhin beibehalten werden soll.

1988 hatten wir einen Vignettenertrag von 174 Millionen, 1989 von 184 Millionen, 1990 von 191 Millionen und 1991 von 198 Millionen Franken, Geld, das der Staat relativ einfach eingenommen hat. Aber Sie haben doch in Deutschland gesehen, dass die Bundesregierung ihre Vignettenpläne zurückziehen musste, weil der politische Druck so gross war. Und wir sind absolut der Meinung: Wenn Bundesrat und Parlament 1984 das Volk nicht mit falschen Zahlen irreführt hätten, wäre diese hauchdünne Mehrheit, die es damals für eine Autobahnvignette gab, nicht zustande gekommen.

Aus all diesen Gründen empfehlen wir Ihnen, auf diesen Kleber in Zukunft zu verzichten. Wenn wir nämlich mehr Geld brauchen, um das Nationalstrassennetz fertigzubauen, dann haben wir die Möglichkeit, den Treibstoffzollzuschlag zu erhöhen. Dann haben wir die Zweckbindung auch, aber ohne diesen ärgerlichen Umweg und ohne diese ärgerlichen Umtriebe an der Grenze für die Touristen. Diese Umtriebe haben unser Land im Ausland einen schweren Imageschaden zugefügt, zumal die Schweiz 30 Franken für den Transit auf der Autobahn verlangt, um die europäischen Urlauber dann im Stau am Gotthard in einer 10 bis 15 Kilometer langen Warteschlange stehen zu lassen, bis sie endlich nach Italien weiterfahren können.

Wenn die EG eines Tages beschliessen sollte, in Europa Autobahnvignetten einzuführen, können wir immer noch darauf zurückkommen, wenn wir der Meinung sind, in der Schweiz brauche man diese zusätzliche Belastung der Autofahrer mit einer Vignette.

Aus all diesen Gründen bitten wir Sie, den Nichteintretensantrag zu unterstützen. Die Vignette ist überholt. Angesichts der Zweckbindung von Treibstoffzolleinnahmen für den Strassenbau fällt ein gewichtiges Argument zugunsten der Vignette dahin. Da wir ja den Treibstoffzollzuschlag haben und die 20 Rappen Treibstoffzollerhöhung zugestanden worden sind, ist es derzeit nicht nötig, zusätzliche Mittel für den Nationalstrassenbau einzufordern.

M. Friderici Charles, porte-parole de la minorité: Dans son message, le Conseil fédéral propose d'introduire un article 36quater (nouveau) à la constitution (arrêté C) pour lui permettre de percevoir une redevance sur les poids lourds proportionnelle aux prestations, dès que la Communauté européenne aura elle-même introduit une telle redevance. Outre le fait, qui sera encore relevé dans le débat d'entrée en matière, que depuis le 8 mars dernier la Suisse a déjà introduit de facto une telle taxe proportionnelle aux prestations en majorant le prix du carburant diesel, il faut relever que les pays de la

Communauté n'arrivent pas à s'entendre actuellement sur le mode de perception d'une telle taxe. Si la France, l'Italie et l'Espagne perçoivent déjà une redevance proportionnelle aux prestations depuis de nombreuses années par le biais des péages autoroutiers, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas étudient des systèmes différents sans pouvoir arriver à un accord.

Comment, dès lors, prévoir dans un article constitutionnel général un système assez souple pour qu'il puisse s'adapter à un système européen unique, alors même que les négociations sont au point mort depuis le mois de décembre 1992 au sein de la Commission de Bruxelles? Le Conseil fédéral le reconnaît lui-même à la page 40 de son message: « ..., il s'écoulera encore passablement de temps d'ici à l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds commune à toute la CE. » Rien ne presse, et il sera toujours possible d'adapter notre constitution en temps utile en fonction des décisions communautaires.

Le Conseil fédéral prévoit d'ailleurs que le produit de la perception d'une telle taxe ne peut dépasser les coûts non couverts par le trafic utilitaire. Or, nous avons déjà relevé que si le prix du carburant diesel est le plus élevé d'Europe, il permet déjà de rattraper la très légère sous-couverture du compte routier. Lors de ses travaux au mois d'avril 1992, la Commission des transports et des télécommunications avait déjà prévu que la redevance pouvait être liée soit aux prestations soit à la consommation, devançant en cela le verdict populaire du 7 mars écoulé.

Dans son message, le Conseil fédéral fait également allusion à la couverture des coûts externes par le produit des redevances. Il mentionne d'ailleurs qu'il sera nécessaire d'établir un bilan des coûts et des avantages externes, seul le solde étant imputé au trafic routier utilitaire.

Dans un rapport intermédiaire de travail, établi le 25 février 1993, un groupe d'experts scientifiques français, suédois, hongrois, autrichiens et néerlandais, auxquels ont été associés des constructeurs et des experts économiques allemands, italiens, français, belges et néerlandais, arrivent à la conclusion que les avantages sociaux liés au transport routier sont un multiple des coûts sociaux engendrés par le même transport routier de marchandises. Les six rapports nationaux seront regroupés dans un document final qui sera publié au mois de juin de cette année. Il corrobore des études effectuées par des experts scientifiques allemands, ainsi que d'autres travaux effectués en Suisse, notamment à l'Université de Fribourg. Je me ferai un plaisir, Monsieur le Conseiller fédéral, de vous offrir ce rapport de manière à ce que vous puissiez prendre en compte les coûts et les avantages sociaux du trafic utilitaire lourd.

En conséquence, je vous demande de soutenir la proposition de non-entrée en matière de la minorité sur l'arrêté fédéral C, proposition à laquelle s'est associé le groupe libéral.

Vous me permettrez de prendre ici directement la parole pour développer l'entrée en matière du groupe libéral en vous disant ceci: le 26 février 1984, le peuple et les cantons approuvaient les articles 17 et 18 des dispositions transitoires de la constitution, articles relatifs à la perception d'une redevance sur le trafic des poids lourds et d'une autre pour l'utilisation des routes nationales, perceptions limitées toutes les deux dans le temps. Si l'introduction de la vignette autoroutière n'a effectivement, comme le relève le Conseil fédéral dans son message du 27 janvier 1992, pas posé de très grands problèmes, personne n'oserait prétendre aujourd'hui qu'il en est allé de même lors de l'introduction de la taxe poids lourds.

En effet, il faut se souvenir que les relations internationales de la Suisse ont été gravement perturbées dès les premiers jours de janvier 1985, lorsqu'il s'est agi de percevoir une taxe forfaitaire journalière sur les véhicules utilitaires étrangers. Primitivement fixée à 30 francs, celle-ci a été réduite à 15 francs, suite à des manifestations à nos frontières et à l'intervention de gouvernements étrangers. Or, cette taxe journalière a manifestement favorisé les transporteurs étrangers au détriment des transporteurs suisses, agissant en trafic bilatéral. D'une part, les premiers ne s'acquittent de la taxe journalière que pour le temps strictement nécessaire à leur mission, alors que pour

les seconds, le remboursement de la redevance poids lourds annuelle pour leur séjour à l'étranger n'est que très partiel puisque le premier jour de chaque transport international n'est pas décompté.

Contrairement aux assurances données par le Conseil fédéral dans son message de 1980, ainsi que lors des votations de 1984, les autorités de plus de 15 pays ont introduit des mesures de rétorsion à l'égard des transporteurs suisses. Lorsqu'elles sont officielles, ces mesures de rétorsion sont appliquées sous une forme fiscale, comme en Allemagne ou en France. Dans d'autres pays, officieuses et plus subtiles, elles se pratiquent sous forme de brimades policières ou douanières à l'égard des entreprises suisses et de leur personnel, c'est le cas de l'Italie. Parfois même, il faut déplorer une addition de mesures de rétorsion directes et indirectes.

Il paraît anormal au groupe libéral que la Commission des transports et des télécommunications se soit réunie les 22 et 23 avril 1992, soit près d'une année avant de débattre de cet objet au plénum. Les conditions politiques et économiques ont changé depuis lors et il est probable que les commissaires n'apprécieraient pas aujourd'hui le message du Conseil fédéral comme ils l'ont fait l'année dernière. La preuve en a été donnée ce matin dès 7 h 30 lorsque la commission s'est réunie: on a constaté que le nombre de propositions de minorité qui devraient être débattues dans ce plénum sont très importantes et vont faire l'objet de débats assez empiriques.

Le représentant du groupe libéral avait alors demandé, soit le 22 avril 1992, le renvoi des arrêtés au Conseil fédéral, en le priant de présenter un concept global de la fiscalité routière, et une analyse de l'influence de toutes les mesures proposées sur la compétitivité de l'industrie suisse sur les marchés internationaux. Depuis lors, la situation économique s'est profondément modifiée. Si le Conseil fédéral a présenté aux Chambres un message destiné à revitaliser l'économie suisse, il n'a toujours pas adopté de concept global concernant la fiscalité routière. Au contraire, on dirait qu'il prend un malin plaisir à pratiquer la politique du salami, coupant soigneusement une tranche après l'autre, en commençant par la taxe de base sur les carburants, indexant ensuite les redevances sur l'utilisation des routes, avant de présenter une taxe sur l'énergie et une autre sur les émissions de CO₂, pour se limiter au plus importantes mesures fiscales frappant l'automobiliste et les professionnels de la route.

S'il fallait une preuve supplémentaire de cette politique fiscale décosue, on peut la retrouver dans le message. Ainsi, au bas de la page 7, il est dit en substance que le découvert du compte routier, qui est de 18 millions de francs actuellement, passerait à 140 millions de francs si la taxe sur les poids lourds venait à être abrogée.

Or, depuis le 8 mars de cette année, cette affirmation est fautive, car non seulement l'augmentation de 20 centimes des droits de base sur les carburants a rééquilibré le compte routier, mais celui-ci est largement excédentaire et le resterait même en cas d'abrogation de la taxe poids lourds et de la vignette autoroutière. Depuis le 8 mars également, la Suisse peut se targuer d'un nouveau record, celui d'avoir le carburant diesel le plus cher d'Europe. N'est-ce pas déjà là une forme de redevance sur le trafic des poids lourds proportionnelle aux prestations?

Compte tenu du vote populaire du 7 mars 1993 et de ses conséquences sur une économie suisse qui reste et restera très longtemps encore tributaire du transport routier pour l'acheminement de ses biens et marchandises, le groupe libéral appuiera la proposition de M. Miesch qui demande de ne pas entrer en matière sur l'arrêté fédéral A.

Depuis quelques années, le Conseil fédéral et les régies d'Etat ont pour habitude d'indexer systématiquement leurs prix. De telles pratiques ont des répercussions fâcheuses sur l'indice suisse des prix à la consommation. Si l'on constate depuis quelques mois un ralentissement de l'inflation, on ne peut pas prétendre que les prix pratiqués soient responsables de cette tendance au fléchissement, bien au contraire, ils auraient plutôt une influence fâcheuse.

L'année dernière, à la même époque, les Chambres se prononçaient sur le statut des fonctionnaires et fixaient dans une

loi fédérale l'indexation automatique de leurs salaires. Au mois de décembre, une motion donnait l'ordre au Conseil fédéral de faire machine arrière. Dès lors que nous refusons aux employés de la Confédération une indexation automatique de leurs traitements, doit-on donner la compétence au Conseil fédéral, par la voie d'une simple ordonnance, de modifier les taux de la redevance sur l'utilisation des routes, la taxe poids lourds et le prix de la vignette? Sur ce point également, le groupe libéral ne peut se rallier à la solution de la majorité et vous invite à suivre les propositions des minorités II et III présentées par M. Fischer-Seengen aux arrêtés fédéraux A et B respectivement.

En ce qui concerne la perception d'une taxe poids lourds forfaitaire ou proportionnelle aux prestations, comme pour celle d'une vignette d'ailleurs, nous ne pouvons encore prétendre à une harmonisation sur le plan européen, bien que des efforts soient entrepris dans ce sens. C'est pourquoi il semble que la perception non limitée dans le temps de ces différentes taxes, tout comme l'introduction dans la constitution d'un article 36quater (nouveau) soient prématurées. En effet, si l'Allemagne a changé à plusieurs reprises son fusil d'épaule au cours de ces dernières semaines, il semble que l'on s'achemine vers l'introduction de péages automatiques, à l'instar de ce qui se pratique déjà dans les environs de Rome ou sur certaines autoroutes américaines.

Le groupe libéral soutiendra, là également, les propositions de minorité présentées par M. Fischer-Seengen, limitant la perception des redevances au 31 décembre 2004 pour les arrêtés A et B.

M. Schmiel Walter: Comme cela a déjà été relevé à cette tribune, la présente affaire doit permettre de jeter une base constitutionnelle nouvelle pour combler le vide juridique laissé par les articles 17 et 18 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, ces derniers ayant certes permis en leur temps l'introduction des redevances routières, mais pour une période limitée à dix ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1994.

Le Parti de l'Union démocratique du centre est convaincu du bien-fondé tant de la redevance pour l'utilisation des routes nationales, autrement dit de la vignette autoroutière, que de la redevance sur le trafic des poids lourds. Notre parti s'exprime donc en faveur du principe visant à proroger les deux taxes qui ont fait leurs preuves et qui ont permis, dans leur ensemble, d'alimenter et d'alléger le compte routier général au cours de la décennie écoulée.

D'entrée de cause, nous regrettons cependant le moment jugé inopportun de notre discussion d'aujourd'hui en plénum, discussion qui, par respect du citoyen, et au nom de la transparence, aurait logiquement dû avoir lieu avant le vote populaire du 7 mars dernier sur l'augmentation des droits d'entrée sur les carburants, et non pas dix jours plus tard. Il semble ici qu'on ait voulu vendanger le raisin avant la tombée de la grêle. Il s'agit maintenant de bien expliquer au peuple que le moment choisi pour mener cette discussion sur l'augmentation de la vignette et de la taxe poids lourds n'est dû qu'à un malencontreux hasard et que ce choix n'est pas le fruit d'un subtil calcul. Quoi qu'il en soit, le retard pris dans cette affaire ne doit être imputé ni au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, qui publiait son message en janvier 1992, ni à la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, qui traitait déjà cet objet en avril 1992. Nous avons laissé passer le temps.

Quant au fond, nous retiendrons les éléments suivants qui parlent en faveur de la reconduction des taxes.

Premièrement, une non-entrée en matière, telle que la suggèrent deux de nos collègues, signifierait l'abandon pur et simple de ces deux taxes dès le 1er janvier 1995. Une prorogation de celles-ci est impérative dans la mesure où le compte routier ne peut tout simplement plus se passer de ces rentrées, du moins – permettez-moi la parenthèse – c'était essentiellement le cas avant la hausse du prix des carburants acceptée par le peuple il y a dix jours.

Deuxièmement, malgré un produit annuel cumulé de celles-ci d'un montant net de 350 millions de francs, la taxe poids

lourds, toujours selon le gouvernement, semble présenter un découvert de 18 millions de francs, ou 3 pour cent, alors que le découvert de la vignette est de 76 millions, soit 1,9 pour cent. N'étant pas spécialistes dans le domaine de ces frais du compte routier, vous admettez ici qu'en tant que simples parlementaires nous sommes bien obligés d'admettre les chiffres qui sont avancés.

Dans la mesure où elle se laisse vérifier, cette situation justifie donc, au-delà de la prorogation du système, une adaptation appropriée du renchérissement, d'autant que les normes que nous fixerons aujourd'hui ne déploieront leurs effets qu'à partir de 1995, ne l'oublions pas. Nous nous opposons cependant à l'idée de déléguer au Conseil fédéral la compétence de réadapter à l'avenir, par simple voie d'ordonnance, les taxes définies dans la constitution. Cette réserve émise par notre parti vaut tout autant pour l'arrêté A que pour l'arrêté B, aux articles 20 et 36 quinquies de la constitution respectivement. On ne comprendrait pas aujourd'hui que des normes qui sont ancrées dans la constitution soient simplement réadaptées au gré du vent par le Conseil fédéral.

De surcroît, nous nous opposons aussi à une prorogation ad aeternum de ces arrêtés, contrairement aux affirmations de M. Vollmer, rapporteur de la commission, ces arrêtés que nous souhaitons voir limités à une nouvelle période de dix ans, comme ce fut d'ailleurs le cas jusqu'à présent. Souvenons-nous, en effet, qu'en date du 12 juin 1988 le souverain suisse s'est prononcé contre les dispositions constitutionnelles d'une politique coordonnée des transports qui devaient notamment permettre d'octroyer durablement à la Confédération la compétence de percevoir des redevances sur l'utilisation des routes. Vouloir définitivement institutionnaliser ces taxes et donner au Conseil fédéral la compétence de les réadapter au fur et à mesure irait à l'encontre de la volonté du peuple.

Au vu de ce qui précède, et sous réserve bien entendu des observations évoquées, le groupe de l'Union démocratique du centre plaide en faveur de l'entrée en matière sur les trois arrêtés portant sur les redevances concernant l'utilisation des routes.

Glezendanner: In der Schweiz gewinnt der Transport auf der Strasse unzweifelhaft an Bedeutung. Die Besiedlungspolitik und der Wandel in der Güterproduktion bedingen eine gut funktionierende Logistik und eine hohe Mobilität. Die Versorgung der Randregionen, vor allem im Güterbereich, ist eine der wichtigsten Aufgaben des Strassentransports. Auch bei den SBB hat man erkannt, dass der Strassentransport für die Feinverteilung der Güter prädestiniert ist. Sie haben entschieden, in Zukunft einen grossen Teil des Stückgutverkehrs auf die Strasse zu verlagern. Das Cargo-Domizil-Konzept sieht vor, die Zahl der Güterzentren von rund 100 auf etwa 20 zu reduzieren. Auch Cargo-Domizil-Fahrzeuge sind übrigens der Schwerverkehrsabgabe unterstellt!

Selen wir ehrlich: Die Schwerverkehrsabgabe hat rein fiskalischen Charakter! Schon vor zehn Jahren, als man die Abgabe einführt, fand keine, aber auch gar keine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene statt – dies, weil die Schiene dazu einfach nicht prädestiniert ist. Auch bei Cargo Domizil geht man mit den Transporten zurück auf die Strasse. So läuft die Entwicklung in unserem Land mit seiner Topographie.

Schon vor zehn Jahren wurde die Schwerverkehrsabgabe – ich betone: ohne seriöse Abklärung im Ausland – eingeführt. Herr Friderici Charles hat es gesagt: Norwegen, Schweden und auch die Ostblockstaaten haben dann als Retorsionsmassnahme für Schweizer Lastwagen eine Strafsteuer eingeführt. Besonders schwerwiegend für das schweizerische Strassentransportgewerbe ist die Massnahme, die die BRD, unser wichtigster Handelspartner, ergriffen hat. In Deutschland bezahlen wir Schweizer – und nur wir Schweizer! – eine Strafsteuer, die höher ist als die schweizerische Schwerverkehrsabgabe. Unsere Diplomaten haben wiederholt verhandelt, aber nichts erreicht. Wir bezahlen munter weiter. Von gleich langen Spessen mit dem benachbarten ausländischen Transportgewerbe kann also keine Rede sein.

Ich habe vor dieser Debatte mit dem mächtigen deutschen

Strassentransportverband, dem BDF, Kontakt gehabt. Eine Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe hätte zusätzliche schwerwiegende Massnahmen zur Folge. Der BDF – Herr Bundespräsident Ogi weiss das – war bereits bei Herrn Verkehrsminister Günther Krause.

Am Rand sei bemerkt, dass 1980, vor 13 Jahren, rund 8000 «saubere» Schweizer Lastwagen internationale Transporte ausgeführt haben. Die unselige Schwerverkehrsabgabe hat die Zahl der im Ausland verkehrenden LKW auf 4500 reduziert. Wo ist die Ratslinke mit ihren Arbeitsplätzen, die sie schaffen will?

Die Güter wurden aber nicht auf die Bahn, sondern auf ausländische Lastwagen verlegt. Mittlere und grössere Transportunternehmer aus der Schweiz wurden gezwungen, sich zu organisieren, das heisst, wir mussten Niederlassungen im Ausland eröffnen, um die Fracht trotzdem transportieren zu können.

Ich habe in diesem Parlament bereits früher einmal gesagt, dass meine Unternehmung – abgesehen vom kombinierten Verkehr – mit ausländischen Lastwagen in die Schweiz fährt. Der Unterschied liegt einzig in den fremdländischen Kontrollschildern und den ausländischen Fahrern. Im Klartext: Die Arbeitsplätze und die Steuersitze wurden ins Ausland verlegt. Kann das der Sinn sein?

Im benachbarten Oesterreich kennt man auch eine Schwerverkehrsabgabe. Oesterreicher, die ins Ausland fahren, erhalten aber vom Staat alle im Ausland im Sinne von Retorsionsmassnahmen erhobenen Abgaben zurück. Wir Schweizer bekommen lediglich 1/360, das heisst in etwa Fr. 8.50 pro Tag, und am ersten Tag bekommen wir gar nichts. Hingegen bezahlen wir zum Beispiel in Deutschland für einen fünfschigen Zug bis zu 48 Franken pro Tag.

Uebrigens: Haben Sie sich auch schon Gedanken gemacht, wie viele Arbeitsstunden in den Betrieben aufgewendet werden, um die Rückforderungen zu Papier zu bringen, oder wie viele Beamte beim Bund unsere Rückforderungen bearbeiten? Von diesen Kosten spricht man nicht.

Im Moment wird – vor allem von den Linken – lauthals von den sozialen Kosten des Schwerverkehrs gesprochen. Sogar der Kommissionssprecher hat in seinem Eintretensvotum darauf hingewiesen. Vom sozialen Nutzen aber hat er nichts gesagt. Wussten Sie, dass zum Beispiel unsere Milizarmee im Kriegsfall auf die privaten Transportunternehmungen angewiesen ist? Deren Fahrzeuge werden requiriert. Beim Bundesamt für Transporttruppen gibt es eine «Sektion Fahrzeugrequisition». Nebenbei gesagt: ein brillanter Verwaltungszweig! Diese Sektion arbeitet, wie man es in der Privatwirtschaft gewohnt ist. Ein Kompliment an Bundesrat Villiger! Selbstverständlich erhält der private Transportunternehmer keinen Franken für die zu stellenden Fahrzeuge. Die Schwerverkehrsabgabe muss er aber entrichten!

Im Katastrophenfall gibt es nur den Lastwagen, der hilft. Erinnern Sie sich an die Unwetterkatastrophe im Kanton Uri. Sofort waren Lastwagen eingesetzt worden, die die Versorgung des ganzen Tessins via San Bernardino wahrnahmen und mithalfen, im Kanton Uri aufzuräumen.

Die heute vor Ihnen liegende Vorlage hat gravierende Mängel, ja, es ist ein Scherbenhaufen. Ich kann es nicht anders sagen. Ich habe heute morgen Herrn Bundespräsident Ogi bereits mein Beileid ausgesprochen, dass er diese Vorlage vertreten muss.

Ich habe Ihnen Unterlagen zugestellt, die darüber Aufschluss geben, wie Anhängerzüge und Sattelschlepper unrechtmässig unterschiedlich belastet werden. Das ist unseriöse Arbeit, es tut mir leid! Ich habe auch bereits in der Kommission darauf hingewiesen und entsprechende Anträge gestellt. Niemand konnte mir antworten, auch die Verwaltung nicht, weshalb der Anhängerzug und der Sattelzug nicht gleichgestellt sind. Das Baugewerbe wird drastisch benachteiligt, vor allem in der heutigen Zeit, und ich bin erstaunt, dass Herr Schmied Walter gesagt hat, die SVP unterstütze eine Erhöhung. Herr Schmied, das kann doch nicht Ihr Ernst sein. Sie sprechen von Revitalisierung; das ist ja Wahnsinn. Der Huckepackverkehr, von diesem Parlament stets lauthals gefordert, wird in dieser Vorlage so drastisch benachteiligt, wie er es bis heute war. Der umweltfreundliche, zukunftssträchtige Verkehrsträger spielt keine

Rolle mehr; wenn es ums Geld geht, sagt man einfach ja. Mit der Vorlage des Bundesrates würde man den Huckepackverkehr aufs schärfste behindern. Ich frage mich auch, wo die Freunde des EWR oder gar der EG sind. Ich frage mich, weshalb uns sogar der Bundesrat mit dieser neuen Vorlage eine Schwerverkehrsabgabe präsentiert, die weder eurokompatibel noch huckepackfördernd ist.

Vor gut einer Woche haben wir der Dieselpreiserhöhung zugestimmt, die den Transport auf der Strasse in der Schweiz um 3 Prozent verteuert. Mit der Vorlage des Bundesrates zur Strassenbenützungsabgabe würde der Transport auf der Strasse nochmals um 3 Prozent verteuert. Vergleichen Sie doch mit anderen europäischen Ländern. In der Schweiz bezahlte man vor der Treibstoffpreiserhöhung für einen Lastwagen pro Tonne Gewicht im Jahr rund 675 Franken Steuern. Im Vergleich: Der italienische Lastwagen bezahlt pro Tonne Gewicht pro Jahr nur 26 Franken – Sie haben richtig gehört. Im europäischen Vergleich liegt der Schweizer Lastwagen im Durchschnitt rund 6,5mal höher.

Revitalisierung oder Deregulierung sind doch unglaubliche Schlagworte. Wir verteuern den Werkplatz Schweiz und fördern auch im Transportgewerbe die Verlegung der Arbeitsplätze ins Ausland.

Ich plädiere als einziger meiner Fraktion trotzdem für Eintreten auf die Vorlage. Warum? Wir haben heute die Gelegenheit, mit dem Minderheitsantrag I bei Artikel 20 die bestehende Schwerverkehrsabgabe zu korrigieren beziehungsweise die Erhebung korrekt zu machen. Die Strassen- oder Kategorienrechnung beweist eindeutig, dass der Nutzverkehr seine Kosten bezahlt. Obwohl die Kategorienrechnung auf keinen Fall korrekt ist – der Nutzverkehr wird wieder einmal stiefmütterlich behandelt –, bildet diese Rechnung die Basis für die heutige Diskussion.

Ich kämpfe nicht gegen die Schwerverkehrsabgabe in der heutigen Form, hoffe aber sehr, dass Sie dem Antrag der Minderheit I (Giezendanner) bei Artikel 20 (Vorlage A) zum Durchbruch verhelfen; dann ist wirklich gerecht gearbeitet worden.

Stalder: Die Mehrheit der SD/Lega-Fraktion ist für Eintreten, und zwar auf alle drei Bundesbeschlüsse.

Die beantragten Strassenbenützungsabgaben erscheinen uns als sinnvoll in dem Sinne, als wir endlich begreifen müssen, dass im Verkehrsbereich gleich lange Spiesse für alle geschaffen werden müssen. Die Vorgaben des Bundesrates verdienen Unterstützung. Wir sind nicht bereit, die übrigen Anträge anzuerkennen, denn es ist eine Tatsache, dass die Verkehrspolitik des Bundesrates unterstützungswürdig ist.

Wir sind also gewillt, die Linie des Bundesrates zu unterstützen, einzig bei Artikel 20 des Bundesbeschlusses A unterstützen wir die Minderheit II.

Die Strassenbenützungsabgaben können doch nicht einfach fallengelassen werden, denn es geht um die Bewältigung des Verkehrs. Ich muss hier die Frage stellen: Wird nicht besonders der Schwerverkehr je länger, je mehr zum grundlegenden Belastungsfaktor unseres Lebensraumes? Durch die Zunahme des Strassenverkehrs, besonders des Schwerverkehrs, wird der Verkehrsfluss auf der Autobahn sehr stark eingeschränkt.

Wir müssen doch anerkennen, dass die Umlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene gefördert werden muss, und dies kann sicher durch die Gebührenordnung geschehen. Meistens ist ja der Markt über das Portemonnaie am besten ansprechbar.

Wir sind also auch für die Erweiterung des «Pflichtenheftes» der Erträge des Benzinzollzuschlages. Wir sind voll damit einverstanden, dass besonders hier der Katalog der Aufgaben, welche durch diesen Zolzuschlagsertrag bezahlt werden müssen, erweitert werden muss. Zwar ist vieles noch nicht festgelegt. Die Kostenwahrheit der Strassenrechnungen lässt immer noch viele Fragen offen. Ich denke da zum Beispiel daran, dass durch diesen Ertrag auch die Kosten abgedeckt werden sollten, wenn es um Lärmschutzvorrichtungen geht, wenn es um Sicherheitsvorrichtungen geht, wenn es um niveaufreie Kreuzungen von Schiene und Strasse geht, besonders auch, wenn es um Gebäudeschäden und um die Folgen

der Luftverschmutzung schlechthin geht. Wir sind gewillt, die Bestrebungen für eine leistungsabhängige Abgabe des Schwerverkehrs zu akzeptieren.

Es ist nicht verständlich, dass gerade das Strassentransportgewerbe meint, eine Expansion ins Unermessliche sei auf unseren Strassen möglich. Das stimmt nicht! Machen wir doch die Augen auf! Beobachten wir den Verkehr auf den Autobahnen, z. B. zwischen Bern und Basel. Dann müssen wir erkennen, dass der Schwerverkehr die Fahrbahnen dermassen belastet, dass tatsächlich keine Zunahme mehr stattfinden kann. Die Umlagerung von der Strasse auf die Schiene muss – besonders für den Transitverkehr – unbedingt gefördert werden. Gerade diese Bestrebungen, besonders Bundesbeschluss C, sind geeignet, die Umweltsituation und die Lebensqualität des Schweizerlandes schlechthin zu verbessern.

Wir bitten Sie, auf die Vorlagen einzutreten und die Linie des Bundesrates zu unterstützen.

Bircher Peter: «Was ist Wahrheit?» rief schon Pilatus ins Volk. Ueber diesen Vorlagen steht einmal mehr die Grundsatzfrage: Was ist Kostenwahrheit im Verkehr? Was vorliegt, ist eine weitere Annäherung daran. Dieser weitere Schritt ist richtig. Die CVP-Fraktion steht dafür ein. Die Zielsetzung ist klar.

Die Strasse und auch die Schiene müssen eine akzeptable Kostendeckung erreichen. Leider fehlen aber nach wie vor ausreichende Grundlagen, vor allem was die Erfassung der externen Kosten anbetrifft: Was kostet Lärm? Was kosten Verkehrsunfälle? Was kosten Gebäudeschäden? Es purzeln immer wieder wild Zahlen durcheinander. Immerhin wissen wir von einer Studie – sie stammt allerdings aus dem Jahre 1988 –, dass Kosten von rund 1 Milliarde Franken allein bei den Verkehrsunfällen ungedeckt blieben, d. h. zu Lasten der öffentlichen Haushalte gingen. All die menschlichen Tragödien, die mit Unfällen verbunden sind, sind aber nicht bezifferbar.

Eine neue, detaillierte Darstellung über Kosten und Nutzen, externe Verkehrskosten usw. ist auf den Sommer 1993 angesagt – das ist zwingend. Die Dauerstreiterei zwischen Verkehrsverbänden, Umweltschutzgremien und Behörden über die Frage, wo nun die Kostenwahrheit liege, sollte endlich einmal ein Ende finden.

Ich postuliere dies hier erneut und ausdrücklich und ersuche den Herrn Departementsvorsteher vorwärtszumachen. Ähnlich wie im Energiebereich sollte es doch endlich möglich sein, hier einvernehmliche Regelungen aufgrund erhärteter Grundlagen zu finden.

Zur Vorlage: Die Verfassungsgrundlagen für die Schwerverkehrsabgabe und die Nationalstrassenabgabe sind auf zehn Jahre befristet und laufen Ende 1994 aus. Beide Abgaben sind nach Meinung unserer Fraktion weiterhin gerechtfertigt, weil, abgesehen von den externen Kosten, die engeren Betriebskosten im Strassenverkehr nicht voll gedeckt werden, mindestens nach den Ausführungen der Botschaft nicht. Wir wissen, das hat sich aufgrund der erfreulichen Zustimmung des Souveräns zur Benzingrundzollerhöhung etwas geändert. Es steht aber fest, dass die Hälfte des Ertrages der Benzingrundzollerhöhung zweckgebunden in die Strassenrechnung fliesst, und wir sehen auch hier die Zweckbindung für die Strassenabgaben vor.

Neu sollen auch die Kantone daran beteiligt werden. Und es geht heute um eine Anpassung dieser Abgabesätze an die Teuerung, aber auch um die Finanzierung der ganzen Investitionspolitik, der weiterhin grossen Unterhaltsaufwendungen im Strassenbau. Die leistungs- und verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die Umstellung von der rudimentär festgelegten Pauschalgebühr auf die leistungs- und verbrauchsabhängigkeit sollte nach Meinung der CVP-Fraktion vollzogen werden können.

Im Moment müssen wir noch mit der Pauschalgebühr weiterkutschieren, eine neue Verfassungs- und Kompetenznorm ist zu begrüssen. Es ist aber klar, dass eine Umstellung nur im Gleichschritt mit den EG-Staaten möglich ist. Ein Alleingang der Schweiz wäre in diesem Bereich unmöglich, sowohl von der Erhebung als auch von der Konkurrenzfähigkeit unseres Transportgewerbes her.

Dass wir aber heute den Schritt zu einer Verfassungsnorm tun, ist schon deshalb sinnvoll, weil das ganze Paket dem Volk unterbreitet werden muss. Alle Erlasse, die wir heute beschliessen, unterstehen der Abstimmung des Volkes und der Stände; es sind Regelungen auf Verfassungsebene.

Abschliessend halte ich namens der CVP-Fraktion fest: Ja zur Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe ohne Systemwechsel und zur teuerungsbedingten Erhöhung der Pauschalabgabe; Ja zur Weiterführung der Nationalstrassenabgabe mit der teuerungsbedingten Anpassung; Ja zu einem Bundesbeschluss für eine Verfassungs- und Kompetenznorm für eine leistungs- und verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe – in Zusammenarbeit mit den EG-Staaten.

Dringliche Forderung an den Bundesrat: Die Studien im Bereich Kostenwahrheit im Verkehr sind voranzutreiben und so zu vertiefen, dass endlich eine gemeinsame Basis gefunden wird und die seit Jahren andauernden Grabenkriege, hier Verkehrsinteressen und dort öffentliche und Umweltinteressen, mindestens von der Kostenseite her beendet werden können. Die Vorlage ist massvoll und vernünftig; sie eignet sich aber, wie die bisherige Debatte zeigt, sehr gut für die Vertretung von mannigfachen Einzelinteressen. Hier kann die klassische Interessenvertretung wieder aufblühen.

Ich vertrete hier auch ein Interesse: das Gesamtinteresse, das uns gebietet, kleinliche Abgabenzänkerei hintanzustellen und gesamtverantwortlich zu handeln. Wahren wir doch auch die Verhältnismässigkeit! Das düstere Finanzszenario, das Herr Bundesrat Stich im Rahmen der Beratung der Finanzordnung gezeichnet hat, muss uns doch aufrütteln. Jedenfalls ist es ein Gebot der Stunde, mindestens im Verkehr die effektiv anfallenden Kosten annähernd abzudecken.

Die Vorlage ist vertretbar. Wir sind für Eintreten und stellen uns hinter die Anträge der Kommissionmehrheit.

Herczog: Die politischen Hauptfragen lauten hier: Sollen die Strassenbenützungsabgaben weitergeführt werden, und soll die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe neu eingeführt werden? Diese beiden Fragen bejaht die SP-Fraktion klar. Wir sind für die Weiterführung und für die neue Möglichkeit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Wenn wir die Nichteintretensanträge betrachten, mit denen eigentlich sehr partikuläre Auto-Interessen vertreten werden und die teilweise auch sehr ideologisch begründet worden sind, müssen wir uns grundsätzlich die Frage stellen: Wie ist diese Vorlage politisch positioniert? Die Verkehrspolitik gehört, das wissen Sie alle, heute europaweit, wie die Arbeitslosigkeit, die Migration und die Wohnungsnot zu den Hauptproblembereichen.

Etwas ist aber gegenüber den anderen Problembereichen sehr speziell: In der Verkehrspolitik sind die Probleme bekannt und erkannt – zur Erinnerung:

1. die massive Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse;
2. die volkswirtschaftlich nach wie vor falsche Aufteilung auf die Verkehrsträger zugunsten der Strasse bei gleichzeitiger Investitionsbenachteiligung der Schiene;
3. die Umweltbelastung, Stichwort: der CO₂-Ausstoss, der in Europa seit den siebziger Jahren bis heute um gegen 80 Prozent angestiegen ist;
4. der Energieverbrauch: Sie wissen, der Benzolverbrauch wird bis zum Ende dieses Jahrtausends noch um etwa ein Viertel zunehmen;
5. die mangelnde Sicherheit: einerseits Unfallgefahr und andererseits Transport gefährlicher Güter.

Was in der Verkehrspolitik noch speziell ist: Es ist nicht nur so, dass die Probleme erkannt und bekannt sind. Es gibt beigenweise Forschungsberichte, die alles belegen, die alles darstellen, die die Ziele richtig präsentieren, die Lösungen vorschlagen. Nur gibt es auf politischer Ebene selten genug Entscheide dazu.

Ziele und Lösungsvorschläge lauten wie folgt:

1. Eindämmung des Verkehrswachstums, heute in erster Linie auf der Strasse: Das heisst Aufhören mit der Angebotsplanung, insbesondere bei der Strasse, und Begrenzung der Nachfrage.

2. Kostenwahrheit: Das heisst in erster Linie: Die Strassenbenützer müssen einerseits für alle Kosten der Benützung der Infrastruktur, aber andererseits auch für die externen Kosten aufkommen. Externe Kosten heisst – das ist keine Unbekannte, darüber gibt es beigenweise Forschungsberichte, Diskussionen; es sollte nur endlich ein politischer Entscheid gefällt werden –: Unfallkosten, Kosten wegen Lärmschutz, Energieverbrauch, Bodenbeanspruchung; alles quantifizierbar, alles bekannt.

3. Den unvermeidlichen Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern.

4. In der Raumplanung und auch in der Produktion endlich eine verkehrsrärmere Siedlungs- und Produktionsstruktur anstreben, bloss verknüpft mit dem kombinierten Verkehr.

All dies ist bekannt, hinlänglich bekannt; es braucht keine weiteren Forschungsberichte mehr, sondern politische Entscheide. Diese sind in der heutigen Verkehrspolitik schwierig, da hüben und drüben leider – wir sehen das teilweise auch an den Nichteintretensanträgen – nicht die reine Vernunft vorherrscht, sondern eher Ideologie und Partikularinteressen im Vordergrund stehen, insbesondere was das Automobilgewerbe betrifft.

Diese Vorlagen sind in den Augen der sozialdemokratischen Fraktion ein minimaler Schritt in Richtung Kostenwahrheit und in Richtung Verursacherprinzip. Das ist nicht das gleiche wie Lenkungsabgaben. Es hat niemand behauptet – weder vorher noch in der Kommission, noch 1983, als hier diskutiert und entschieden wurde –, dass die Schwerverkehrsabgabe und die Vignette irgendwelche Lenkungsabgaben seien. Aber diese Strassenbenützungsabgaben sind eindeutig ein richtiger und ein minimaler Schritt Richtung Kostenwahrheit und Richtung Verursacherprinzip.

Was wir brauchen, ist eine stufenweise und substantielle Erhöhung der Transportkosten. Diese substantielle Erhöhung der Transportkosten ist die Voraussetzung für den Erfolg einer verkehrspolitischen Strategie. Alles andere hat keinen Sinn, alles andere wird ins Fiasko führen. Das ist keine Erfindung der Schweiz. Das wissen wir heute europaweit.

Das wichtigste Instrument, das heute auch wieder von seiten des Automobilgewerbes bekämpft wird, ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe gemäss Bundesbeschluss C. Diese Vorlage betrachten wir als die wichtigste der drei Vorlagen.

Wir sind der Ansicht – dazu gibt es auch wieder Forschungsberichte, Dutzende, Hunderte –, dass der Strassenverkehr nicht genug an seine Kosten bezahlt. Ich möchte Ihnen nur ein Beispiel nochmals in Erinnerung rufen – es geht dabei nicht um alle externen Kosten, nicht um weiss ich was, sondern lediglich um die Unfallkosten, die Kosten infolge von Verkehrsunfällen (Personenschäden, Sachschäden, Rechtsfolgekosten, Produktionsausfälle usw.) –: Der Strassenverkehr verursacht Schäden in der Grössenordnung von 5,3 Milliarden Franken. Die Strassenbenützer tragen davon nicht einmal 30 Prozent selbst. Der Rest der Kosten wird von jenen, die als Opfer dastehen, und vor allem von der Öffentlichkeit getragen. Das ist nicht nur keine Kostenwahrheit, das ist politisch verantwortungslos. Auf keiner anderen politischen Ebene haben wir eine derartige Nichtbeteiligung der Verursacher, eine derartige Belastung der Öffentlichkeit im Hinblick auf Dinge, für die die Öffentlichkeit nicht verantwortlich ist.

Solange die Kostenwahrheit nicht einmal im Ansatz besteht, solange hier aus allgemeinen Steuermitteln – aus einer momentanen Laune heraus, wie im letzten Dezember in der Budgetdebatte – irgendwelche Strassenabgaben und Strassenausgaben beschlossen werden, sind solche Strassenbenützungsabgaben, die übrigens lediglich weitergeführt werden, politisch unerlässlich.

Wir sind in der sozialdemokratischen Fraktion der Meinung, dass bei den beiden Neuerungen die Anpassung an die Teuerung in Ordnung, richtig ist, dass hingegen die Zweckbindung falsch ist. Ich werde in der Detailberatung noch darauf zurückkommen: Die Zweckbindung ist finanzpolitisch und verkehrspolitisch falsch.

Ich bitte Sie, die Nichteintretensanträge allesamt abzulehnen. Die Art und Weise, wie wir hier jetzt Verkehrspolitik betreiben,

ist mühsam; Herr Bircher Peter hat teilweise darauf hingewiesen. Es besteht heute – wie in anderen Bereichen der Politik, wie früher in der Energiepolitik – nicht der geringste Konsens, nicht einmal die Bereitschaft, Richtung Konsenslösung zu arbeiten.

Da kommt Herr Miesch mit einem Nichteintretensantrag daher. Er glaubt, die Wirtschaft zu kennen, und meint, dass er mit diesem Nichteintretensantrag für die Wirtschaft etwas Gutes tue. Genau das Gegenteil ist der Fall. Die Wirtschaft wäre daran interessiert, dass der Transport nicht einen Selbstzweck darstellen, sondern kostengerecht beurteilt würde. Das ist real: Man strebt heute in der Wirtschaft einen optimalen Mittelseinsatz an; der Transport kann ja überhaupt nicht Selbstzweck sein.

Wenn Sie meinen, diese Vignette und diese wirklich niedrige Schwerverkehrsabgabe belasteten die Wirtschaft, dann haben Sie eine schlechte Meinung von der Schweizer Wirtschaft. Ich bin absolut der Auffassung, dass wir auch im Bereich des Verkehrs – wie in der Energiepolitik – je länger, je mehr zu einer konsensfähigen, tragfähigen Politik kommen müssen. Wir müssen davon wegkommen, dass nur noch Ideologie und Partikularinteressen die Politik in diesem Bereich bestimmen. Ich bitte Sie, jetzt den Vorlagen – die nichts Neues bedeuten –, der Weiterführung der Strassenbenützungsabgaben, zuzustimmen und die Nichteintretensanträge abzulehnen.

M. Cavadini Adriano: Le groupe radical soutient l'entrée en matière sur la redevance sur les poids lourds et sur la vignette autoroutière. Il refuse donc les propositions de non-entrée en matière qui ont été déposées à ce sujet. Par contre, il n'accepte pas aujourd'hui le nouvel article constitutionnel pour une taxe liée aux prestations, qui figure dans l'arrêté C. C'est M. Fischer-Seengen qui expliquera les raisons du refus de la part du groupe radical.

En ce qui concerne la redevance sur les poids lourds, nous la soutenons pour les trois raisons principales suivantes:

1. Le compte routier montre que la taxe actuelle ne couvre pas entièrement les coûts provoqués par le trafic lourd. Il y a, d'après le dernier compte routier qu'on nous a montré, une couverture d'environ 82 pour cent. Il nous apparaît donc justifié de continuer à percevoir cette taxe pour essayer de couvrir les frais occasionnés par cette catégorie d'usagers. Supprimer la redevance provoquerait donc dans le compte routier un excédent de frais considérable et, à notre avis, cette attitude n'est pas justifiable.

2. La taxe actuelle de type forfaitaire est assez simple et n'a pas créé de graves problèmes d'application, soit envers les Suisses, soit envers les transporteurs étrangers.

3. La Confédération ne peut pas renoncer aux recettes de cette taxe (133 millions de francs en 1991, 136 millions de francs en 1992), surtout aujourd'hui avec les difficultés financières des comptes de l'Etat. Il faut tenir compte ici qu'à l'alinéa 6 de l'article 20 on introduit une nouveauté dans le sens que cette taxe sera utilisée comme la surtaxe sur les carburants, donc en fonction des besoins routiers. C'est aussi pour cette raison qu'il est justifié de voter encore cette redevance dont profiteront aussi les cantons et les communes avec un pourcentage d'environ 12 pour cent.

Toutefois, le groupe radical n'a pas suivi entièrement les propositions du Conseil fédéral et de la majorité de la commission. En particulier, nous voulons éviter des discriminations entre différents types de transports routiers, véhicules articulés et trains routiers, par exemple, et en même temps nous ne voulons pas frapper trop durement le trafic lourd suisse qui est en premier lieu un trafic national servant les intérêts de notre économie et ceux de notre population. Sans oublier qu'une taxe forfaitaire trop élevée punit les poids lourds qui parcourent un nombre limité de kilomètres par année, par rapport à ceux qui circulent beaucoup.

Donc, pour ces raisons, le groupe radical soutiendra à l'article 20 alinéa 6 la proposition de minorité I.

En ce qui concerne la vignette autoroutière (200 millions de francs l'année passée), nous la soutenons en tant que contribution au compte routier pour la couverture des coûts provoqués par les usagers des autoroutes. Aujourd'hui, le compte

routier montre, avec la vignette actuelle, une couverture d'environ 87 pour cent. Les modalités de perception de la vignette sont très simples et n'ont pas posé de problèmes. En tout cas, elle reste très modeste si on la compare aux taxes de péage élevées dans les nations qui nous entourent. De plus, le produit de cette vignette autoroutière sera aussi affecté à l'avenir en fonction des critères utilisés pour la surtaxe sur les carburants, et les cantons et les communes recevront environ le 12 pour cent du produit de cette vignette. Nous ne pouvons pas comprendre que l'on veuille combattre une augmentation de 10 francs par année de cette vignette – 40 francs reste une proposition très modeste, comme je le disais – et même que l'on veuille refuser l'entrée en matière sur cette forme de perception.

En conclusion, en ce qui concerne les deux premiers arrêtés, nous acceptons l'entrée en matière, la proposition de la minorité I concernant la redevance sur le trafic lourd et la proposition concernant l'augmentation de 10 francs de la vignette autoroutière.

Fischer-Seengen: Die FDP-Fraktion beantragt Ihnen, wie bereits angedeutet, Nichteintreten auf den Bundesbeschluss C. Heute beraten und beschliessen wir über die Verlängerung und Anpassung von zwei Verfassungsbestimmungen über die pauschalen Verkehrsabgaben. Gleichzeitig sollen wir heute gemäss Bundesrat ebenfalls über eine Verfassungsbestimmung beraten und beschliessen, welche geeignet ist, diese beiden Verfassungsbestimmungen bereits abzulösen. Wir handeln also nach dem Motto: «Meister, die Arbeit ist fertig, soll ich sie gleich flicken?» Das ist ein unhaltbares Vorgehen eines Verfassungsgebers, denn die Bundesverfassung ist nicht irgendeine Verordnung, die man alle 14 Tage einmal abändern kann, sondern die Verfassung ist auf langfristige Geltung ausgerichtet. Sie ist das Grundgesetz unseres Landes.

Das Hauptargument, welches nun geltend gemacht wird, besteht darin, dass man bereit sein will, in dem Zeitpunkt eine Aenderung vornehmen zu können, wenn die EG eine entsprechende Vorlage verabschiedet. Aber, es ist ja völlig unklar, in welche Richtung die EG tatsächlich gehen wird; es stehen bloss vage Andeutungen im Raum. Man weiss auch gar nicht, ob die EG je eine solche Abgabe beschliessen und erheben wird. Da ist es doch vorzuziehen, wenn wir bereits heute eine solche Verfassungsbestimmung verabschieden und uns wieder einmal päpstlicher als der Papst selber benehmen und das möglichst rasch nachvollziehen wollen!

Verfassungsgebung «auf Vorrat» ist ein Unding. Man soll dann legiferieren, wenn man weiss, was man will, wenn der Anlass dazu da ist, weshalb eine solche Aenderung überhaupt vorgenommen werden muss. Diese Verfassungsgebung, die der Bundesrat vorschlägt, ist nicht kluge Voraussicht, sondern vorzüglicher, unsinniger Aktivismus, der eines Rechtsstaates unwürdig ist.

Ich bitte Sie, auf den Bundesbeschluss C nicht einzutreten.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion ist für Eintreten auf diese drei Vorlagen. Aus Vernunft- und Sachgründen verwenden wir uns für diese Vorlagen. Aus finanzpolitischen Gründen müssen wir eintreten, und das Gezänk um die 10 Franken bei der Vignette zum Beispiel finden wir kleinlich.

Wir stellen fest: Die Zahl der Fahrzeuge nimmt zu. Die Anzahl gefahrener Kilometer nimmt zu. Der Verkehr auf der Schiene und auf der Strasse wächst, und Wachstum kann nicht unbegrenzt sein: Irgendwann ist der Stau programmiert. Ohne Massnahmen werden wir in den Infarkt hineinfluten.

Woher kommt das? Der Verkehr ist zu billig, und wir sind in diesem Bereich nach wie vor zu sorglos. Die Kostendeckung stimmt nicht. Die Kostenunterdeckung im Strassenverkehr – auch im Schwerverkehr – ist scheinbar ein Streitpunkt der Experten. Aber wenn wir gesamtheitlich zu denken beginnen, werden wir zugeben müssen, dass die Kosten, die wir heute nicht begleichen wollen, später einmal mit Zins und Zinseszins eingefordert werden. Altlasten kommen immer wieder ans Tageslicht, nicht nur beim Kehricht und beim Sondermüll, sondern auch anderswo, bei der Belastung der Gewässer oder eben beim Strassenverkehr.

Die Schweiz hat im europäischen Verkehr eine Drehscheibenfunktion. In bezug auf «saubere» Fahrzeuge waren wir einmal Spitzenreiter und hatten damit eine Leitplanke gesetzt, die Wirkung zeigte. Auch im Schwerverkehr sind wir vorangegangen, und die Abgaben, die wir heute beim Schwerverkehr und bei der Benützung der Nationalstrassen (Vignette) kennen, sind anderswo in Diskussion. Ueber kurz oder lang werden auch andere Staaten zu dieser Massnahme greifen.

Unsere Fraktion begrüsst die Anpassung der Strassenbenützungsabgaben an die Teuerung. Die Zweckbindung und die Beteiligung der Kantone hingegen begrüssen wir nicht, stimmen aber trotzdem zu. Wenn der Verkehr als Gesamtsystem betrachtet wird, ist nicht einzusehen, warum Geld aus den Strassenbenützungsabgaben nicht anderen Verkehrsträgern zugute kommen kann. Mit sektoriellen Denken wird auch im Verkehrsbereich die Entsolidarisierung weiter gefördert, und wenn das Gesetz des Stärkeren und des Mächtigeren im Verkehrswesen Raum greifen sollte, würde zuviel in Frage gestellt.

Die Weiterführung von Vignette und Schwerverkehrsabgabe ist ein Minimum, mehr nicht. Vor diesem Hintergrund begrüssen wir es, dass wenigstens für eine zweite Phase die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ermöglicht werden soll. Wir sind also auch für den Bundesbeschluss C. Diese Form der Abgabe ist ein Schritt hin zur Kostenwahrheit, dies vor allem auch beim Güterverkehr. Unser Verkehrsminister, Herr Bundespräsident Ogi, hat wohl für die Schweiz mit seinen Kolliegen noch manchen Strauss auszufechten, bis diese Einsicht europaweit gewachsen ist und es zu einem Konsens kommt. Aber wir sind zuversichtlich, dass es gelingen wird.

Weil wir den Termin der Einführung nicht kennen, findet es die LdU/EVP-Fraktion richtig, dass keine Geltungsdauer vorgesehen ist, damit diese Uebergänge klappen.

Die unbefristete Verankerung der Strassenverkehrsabgaben mit der Möglichkeit der Teuerungsanpassung auf dem Verordnungsweg ist berechtigt.

Noch ein Wort zu den vielen Minderheitsanträgen: Wir stellen fest, dass man mit dem Auto politisieren kann. Damit zeigt sich einmal mehr, dass die Strasse ein Schlachtfeld ist. Aber wir lassen uns durch das Brümmen der Vertreter der schweren und leichten Brummer nicht beeindrucken.

Wir lehnen die Nichteintretensanträge daher ab und hoffen auf Zustimmung des Rates bei allen drei Vorlagen.

Frau Diener: Ich nehme mir seit 08.00 Uhr die Mühe, genau zuzuhören, was hier zu diesen beiden Abgaben, der Autobahnvignette und der Schwerverkehrsabgabe, gesagt wird. Und ich muss sagen, ich bin sehr erstaunt: erstaunt über die kleinkarierten Partikularinteressen, die sich eigentlich nur auf das eigene Portemonnaie reduzieren. Ich bin erstaunt, dass Herr Friderici Charles, Herr Miesch und Herr Dreher nicht eintreten wollen; dass sie die Gesamtüberlegungen zu unserer Mobilitätsproblematik beiseite lassen und sie hier auch kein Wort über eine gesamtwirtschaftliche Verantwortung äussern; sondern dass ihre Aeusserungen sich nur auf die Argumente der Autolobby, auf die Interessen der LKW-Besitzer reduzieren. Ich muss sagen, von Volksvertretern erwarte ich eigentlich ein bisschen ein grösseres politisches Spektrum.

Für mich ist das, was heute morgen an diesem Mikrophon wieder passiert, ein Trauerspiel der Lernunfähigkeit und der Selbstbefriedigung in alten Grabenkämpfen. Genau diese Kreise, die auf diese Vorlagen jetzt nicht eintreten wollen, stellen ständig neue Forderungen an Strasseninfrastrukturen und postulieren eine weitere Förderung der Mobilität auf der Strasse, ohne dann bereit zu sein, wenigstens die volkswirtschaftlichen Kosten dafür zu tragen. Denn gerade die Verknappung unserer öffentlichen Gelder steht immer häufiger im Widerspruch zu den Begehrlichkeiten und zu den Kosten von neuen Verkehrsinfrastrukturen; das Wehklagen darüber ertönt gleichermassen von den Schienenbauern und den Strassenbauern. Oft wurde – und wird immer noch – grosszügig weitergeplant, allerdings ohne die Frage zu beantworten, wer längerfristig diese Kosten tragen kann.

Die Forderung der grünen und ökologischen Kreise hier im Saal, die massiven Strassenbaukosten und die Unterhaltsko-

sten sowie die entstehenden externen Verkehrskosten nach dem Verursacherprinzip den Strassenbenützerinnen und Strassenbenützern zu überbürden, wurde über Jahre immer wieder bekämpft und abgelehnt. In diesem Zusammenhang muss ich auch unser Bedauern darüber äussern, dass die Unterlagen über die Rechnung der externen Kosten und des Nutzens immer noch nicht vorliegen. An sich wurden sie auf Anfang dieses Jahres angekündigt. Jetzt heisst es: Sommer 1993; es kann auch sein, dass es wieder Herbst und wieder Winter wird. Wir sind der Meinung, dass dieses so dringende Thema jetzt endlich in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und im Plenum ausdiskutiert werden müsste. Wir hoffen sehr, Herr Bundespräsident Ogi, dass uns diese Unterlagen in diesem Frühjahr zur Verfügung gestellt werden.

Heute bietet sich nun die Gelegenheit, auf einen dieser Punkte zurückzukommen. Die leeren Kassen des Bundes sowie die Notwendigkeit, die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe neu zu regeln, sind die auslösenden Faktoren. Wir sind der Meinung, dass diese Faktoren auch mit folgenden Realitäten verknüpft werden müssen:

1. Wir verzeichnen wachsende Grossinvestitionen für die Bahnen, die von sinkenden Erträgen im Personen- und im Güterbereich begleitet sind.

2. Wir verzeichnen massive Investitionsbedürfnisse für den Strassenbau mit einer heute schon ausgewiesenen Unterdeckung der Strassenrechnung.

3. Wir verzeichnen wachsende Kosten im Ökologie- und Gesundheitsbereich als Folge unserer Mobilität.

All diese Fakten müssten doch bei Ihnen endlich ein gewisses Umdenken bewirken.

Gefreut hat mich das Votum von Herrn Bircher Peter. Bei der CVP spürt man, dass im Bereich der Mobilität neue Wege eingeschlagen werden. Das war für mich heute morgen einer der wenigen Voten-Lichtblicke.

Wir Grünen sind der Meinung, dass die Verkehrsabgaben baldmöglichst nach dem Leistungs- und Emissionsprinzip zu erheben sind, mit Einbezug der externen Kosten. Wir sind weiter der Meinung, dass die Verwendung dieser Abgaben für den Gesamtverkehrsbereich und nicht nur einseitig und schwergewichtig für einen einzelnen Verkehrsträger zu beschliessen sind. Spätestens seit der Neat-Diskussion ist uns doch allen klargeworden, dass die Finanzprobleme der Bahn nicht losgelöst von der Strassenpolitik – und umgekehrt – betrachtet werden können. Diese beiden Verkehrsträger sind wiederum verknüpft mit den externen Kosten, die sie beide, wenn auch in unterschiedlicher Stärke, verursachen.

So sollten wir endlich dazu kommen – Herr Herczog hat das bereits angetönt –, die alten Grabenkämpfe auf dem Gebiet des Verkehrs aufzugeben und mit einer gemeinsamen Strategie sinnvolle Lösungen anzustreben.

Wir Grünen sind für Eintreten auf diese beiden Vorlagen, allerdings nur mit bedingter Begeisterung. Bedingt aus folgenden Gründen: Die notwendige und längst geforderte Leistungsabhängigkeit wird ein weiteres Mal verschoben, und wir zementieren heute für weitere Jahre eine Ungerechtigkeit, die jegliche lenkende Funktion vermissen lässt. Die festgehaltene Orientierung am diesbezüglichen, hypothetischen Entscheid vor seitens der EG garantiert uns weder einen verbindlichen Zeitpunkt noch eine ökologisch sinnvolle Ausgestaltung.

Auf Ablehnung stösst das bundesrätliche Ansinnen, diese Abgaben mit einer Zweckbindung zu versehen. Die Zweckbindung der zu entrichtenden Abgaben wird ja neu an Artikel 36ter BV geknüpft und somit den allgemeinen Bundesmitteln entzogen. Solange wir aber Artikel 36ter in der bisherigen engen Zweckbindung belassen, widerspricht dies einer vernetzten Verkehrspolitik, wie ich sie eingangs verlangt habe.

Wir Grünen sind der Meinung, dass zum Beispiel Defizite des Schienen-Huckepackkorridors ebenso von diesen Verkehrsabgaben gedeckt werden sollten wie auch die massiven Baukosten bei der Erstellung des 4-Meter-Eckhöhen-Schienenkorridors durch den Lötschberg, der ja nur wegen den zu hohen LKW gebaut werden muss.

Wir Grünen wenden uns also gegen diese neue Zweckbindung, solange Artikel 36ter so eng ausgelegt und angewendet wird wie heute. Wir werden noch in dieser Woche einen

Vorstoss einreichen, damit diese Zweckbindung gelockert wird.

Wir bedauern, dass der rasche Uebergang zur Leistungsabhängigkeit, der volle Einbezug der externen Kosten und die finanzielle Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger heute bei beiden Vorlagen nicht stattfinden. So sehen wir denn diese nur als Uebergangslösung an und erwarten in Bälde ein effizientes, leistungsabhängiges Abgabesystem. Eine Verfassungsgrundlage dafür ist im Beschlusssentwurf C vorgesehen.

Wir sind für Eintreten auf die Entwürfe A und B, weil uns das im Rahmen der Kontinuität richtig zu sein scheint. Sollten allerdings die durch die Anträge der Autolobby vertretenen Partikularinteressen, verknüpft mit der Zweckbindung, eine Mehrheit in diesem Saal finden, behalten wir uns die Ablehnung vor.

M. Spielmann: Dans le projet de prorogation des redevances sur le trafic des poids lourds et des différentes taxes relatives à la circulation routière se profile un problème de fond, celui du coût du trafic public et du trafic privé, plus particulièrement le coût du transport ferroviaire et le coût du transport routier. On déjà eu l'occasion d'en discuter à plusieurs reprises et je crois qu'on aura l'occasion d'y revenir, notamment à la suite du dépôt du «livre vert» et des différentes propositions qui y sont contenues. Ce qui vient immédiatement à l'esprit, quand on examine les différents rapports et documents qui sont présentés, c'est qu'on n'arrive pas à présenter le coût global du trafic routier et qu'on n'est pas en mesure de présenter les coûts induits par le trafic routier – je pense notamment aux coûts sociaux, à tous les coûts qui résultent du trafic, de la pollution et de l'utilisation des routes. Dans ce pays, on ne parle pratiquement plus de la pollution et du dépérissement des forêts qui étaient tellement à l'ordre du jour voici simplement quelques années.

Pour nous, il semble donc nécessaire de tracer une politique cohérente en la matière et de faire payer au trafic routier les coûts induits qui en résultent. Au travers de telles propositions, il s'agit aussi de permettre une comparaison et de favoriser le transport du matériel lourd par le chemin de fer. Il faut également mettre à profit et utiliser le plus intelligemment possible le potentiel que nous avons et qui est quasiment unique au monde: les infrastructures ferroviaires qui permettent de transférer une bonne partie du trafic routier des poids lourds vers le chemin de fer. Je crois que c'est au bénéfice de l'ensemble de la population.

Si nous ne sommes pas capables aujourd'hui de présenter les comptes détaillés qui résultent de l'utilisation des routes, nous devons soutenir toutes les démarches qui favorisent le trafic ferroviaire et faire payer le coût réel – c'est loin d'être le cas actuellement – du trafic des poids lourds, ne serait-ce que par égard à la pollution qui en résulte et à la volonté d'utiliser les investissements considérables que nous consacrons au chemin de fer qui doivent ainsi trouver une rentabilisation plus favorable que ce n'est le cas actuellement.

Vollmer, Berichterstatter: Diese Eintretensdebatte hat noch einmal deutlich gezeigt, wie tief die Gräben in der Verkehrspolitik heute offenbar sind. Es geht bei diesen Vorlagen doch nicht darum, dass wir jetzt das Transportgewerbe verteufeln oder so tun, als würden wir mit diesen Vorlagen das Lastwagengewerbe verbieten oder die Bedingungen der schweizerischen Wirtschaft im Transportbereich verschlechtern.

Ich möchte noch einmal unterstreichen – die Kommission hat das deutlich zum Ausdruck gebracht, –: Es geht mit dem Eintreten auf diese Vorlagen einzig und allein darum, etwas durchaus Bewährtes, Anerkanntes, vom Schweizer Volk bereits vor zehn Jahren Gutgeheissenes weiterzuführen. Wenn wir nicht eintreten, lassen wir die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe aus Abschied und Traktanden fallen. All diejenigen, die heute bessere Vorschläge gemacht haben, werden damit ihre Vorschläge nicht verwirklichen können. Hier ist wirklich das Bessere der Feind des Guten. Wenn wir nicht eintreten, geben wir diese heutigen Verkehrsabgaben ersatzlos aus der Hand. Ich meine, das kann nicht der Wille dieses Rates sein.

Der Bundesrat hat in der Kommission mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass es ihm ein Anliegen sei, seine Kompetenz auf Verordnungsebene im Bereiche des Huckepackverkehrs auszunützen, damit der Huckepackverkehr mit diesen Strassenabgaben, wenn sie verlängert werden, nicht zusätzlich benachteiligt wird. Er hat diese Kompetenz, und ich hoffe, der Bundesrat wird hier auch noch entsprechend Klartext sprechen.

Ich bitte Sie im Namen der Kommission bzw. der Kommissionmehrheit: Lehnen Sie die Nichteintretensanträge ab. Wir müssen eintreten, wir müssen diese Vorlagen verlängern (Bundesbeschlüsse A und B), und wir wollen mittels Bundesbeschluss C eine Verfassungsgrundlage schaffen, damit wir in diesem Rat in Zukunft überhaupt eine moderne, eben leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe diskutieren können. Ohne Verfassungsgrundlage wird es uns nicht möglich sein, diese Aufgabe in diesem Rat überhaupt gesetzgeberisch anzugehen. Mit dem Bundesbeschluss C wollen wir die Voraussetzungen dafür schaffen.

Ich bitte Sie im Namen der Kommission bzw. der Kommissionmehrheit: Lehnen Sie die Nichteintretensanträge ab. Stimmen Sie für Eintreten. Wir wollen diese Vorlagen heute beraten; wir wollen, dass die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe verlängert und angepasst werden können, und wir wollen eine Grundlage für eine moderne, zweckmässige, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe schaffen, wie sie heute überall in Europa diskutiert wird.

M. Caccia, rapporteur: Je pense que le débat que nous venons d'entendre a bien montré les difficultés à trouver un consensus. M. Thür a dit à cette tribune que les difficultés de consensus dans ce domaine s'approchent de celles touchant la politique énergétique. Je pense qu'on est facilement prophète en disant que, dans ce domaine, les difficultés de trouver un consensus ont dépassé ou vont dépasser largement celles que l'on a dans la politique énergétique.

Le consensus sur la motorisation, sur le développement économique, sur le développement des infrastructures, qui a caractérisé les années du boom économique, s'est définitivement éffrité à partir du début des années septante, quand on a vu les conséquences négatives de cette évolution. Un nouveau consensus dans ce domaine, basé éventuellement sur la qualité de la vie, la protection de l'environnement, est loin d'être à la portée de la politique actuelle. La médiation politique dans ces domaines est très difficile, soit à cause du fonctionnement des institutions démocratiques, soit à cause des caractéristiques de la société actuelle, soit à cause de la nature même du problème des transports. Mais l'essai que l'on fait avec ces arrêtés, en particulier avec l'arrêté C, c'est quand même d'ouvrir une voie qui devrait amener à l'application des instruments économiques dans la politique des transports, et qui est vraisemblablement la seule réaliste dans un domaine où un consensus n'est pas atteint. Il ne reste plus qu'à utiliser ces instruments qui devraient en tout cas permettre à moyen et à long terme d'obtenir des résultats.

C'est la raison pour laquelle, au nom de la grande majorité de la commission, je vous invite à repousser les propositions de non-entrée en matière sur les trois arrêtés que nous avons à traiter aujourd'hui.

Bundespräsident Ogi: Nach all dem Gehörten ist es nicht ganz einfach, hier all die verschiedenen Bemerkungen und vor allem die Einstellungen unter einen Hut zu bringen. Für die einen geht diese Vorlage viel zu weit, und für die anderen geht sie viel zu wenig weit. Aber ich möchte dem Rat hier schon klar sagen: Wir können und wir dürfen nicht ein sogenanntes Betroffenenheitsgesetz machen, sondern wir müssen im Interesse des Landes und im Interesse einer guten, zukunftssträchtigen Verkehrspolitik diesen Mittelweg gehen, den Ihnen der Bundesrat heute mit dieser Vorlage vorschlägt.

Wir müssen dieses Gesetz mit einer ökologischen Verantwortung, verbunden mit einer ökonomischen Vernunft, angehen. Wir müssen aufhören, immer wieder zu fordern, aus diesem

Land Schweiz sei sozusagen ein Erstklasshotel zu bauen. Das haben wir gemacht. Aber wenn ich dieses Erstklasshotel betrachte, dann habe ich manchmal den Eindruck: Wir sind nicht bereit, die sanitärischen Installationen zu akzeptieren. Wir brauchen eben die Toiletten für die Entsorgung, wir brauchen auch die Heizung, wir brauchen die Lüftung. Und das alles will man nicht mehr. In diesem Zusammenhang ist eine Anpassung an eine neue Mentalität dringend notwendig.

Die Vignette und die Schwerverkehrsabgabe haben wir seit 1985. Sie werden somit seit acht Jahren erhoben. Die Erfahrungen sind nicht so schlecht, wie sie hier von den Herren Dreher, Friderici Charles, Miesch und Giezendanner dargestellt wurden.

Es ist auch nicht ganz fair, Herr Giezendanner, wenn man gegen etwas ist, einfach zu sagen, die Vorlage sei unseriös. Ich würde meinen, es ist auch unseriös, wenn man sie einfach so abqualifiziert. Sie müssen auch zur Kenntnis nehmen, Herr Giezendanner, dass sich europaweit in den letzten acht Jahren das Klima in Richtung Strassenbenützungsabgaben verbessert hat. Ich komme noch darauf zurück.

Schauen Sie nach Deutschland, das heute mehrmals erwähnt wurde. Dort hat die Regierung die Einführung einer Autobahnvignette beschlossen. Die Einsicht wächst also, dass man etwas tun muss. Ich kann Ihnen mitteilen, dass am letzten Freitag eine deutsche Delegation hier in der Schweiz war und sich über unsere Autobahnvignette informieren liess. In Deutschland steht übrigens auch eine nochmalige Erhöhung der Mineralölsteuer um weitere 13 Pfennige zur Diskussion, wenn möglich auf den 1. Januar 1994. Darüber hinaus soll noch eine Autobahnvignette eingeführt werden, und zwar bei Personenwagen wie bei Lastwagen; dies auch bereits auf den 1. Januar 1994. Darüber verhandeln die Deutschen zurzeit mit der EG.

Die Delegation, die sich am letzten Freitag bei uns über unsere Erfahrungen erkundigt hat, liess sich auch über die von Ihnen kritisierte Vignette informieren, Herr Dreher. Es freut mich sehr, dass unser Vignettensystem für die Deutschen ein wenig wegweisend ist. Also ist die Vignette nicht so schlecht, wie sie heute dargestellt wurde. Wenn Sie sich noch daran erinnern, wie sehr sich die Deutschen 1985 gegen diese Vignette gestemmt haben, dann muss man mindestens sagen: Die Zeiten ändern sich.

Schauen Sie auch nach Brüssel. Auch bei der EG wird über die Einführung von Strassenbenützungsabgaben diskutiert. Ein neuer Richtlinienentwurf der EG-Kommission vom September 1992 will EG-weit Benützungsgebühren zulassen.

Das ist bereits ein Grund, weshalb wir jetzt alle diese Anträge, die heute morgen gestellt wurden, ablehnen müssen. «Gouverner, c'est prévoir», und das heisst: Nachdem man sich nun einer neuen europäischen Verkehrspolitik anschliesst, nachdem man einsieht, dass wir so nicht mehr weiterfahren dürfen, nachdem man einsieht, dass nun gewisse Korrekturen im Verkehr dringend notwendig sind, sollten wir heute nicht zurückgehen und das, was wir seit zehn Jahren aufgebaut haben, leichtfertig aufgeben. Die EG geht in diese Richtung, die Deutschen ebenfalls, und auch die Franzosen und die Italiener gehen in ähnliche Richtungen. Also halten wir an unserem System fest und verlängern wir es!

Wir müssen ehrlich und objektiv zugestehen: Der Verkehrsmarkt ist – wenn wir so weiterfahren – zu einer realen Gefahr geworden. Die Mobilität, insbesondere die Automobilität, ist heute zu billig! Wir müssen vernünftig sein, oder wir müssen vernünftig werden.

Wenn ich Herrn Dreher gut zugehört habe und höre, was er beim Budget und bei der Rechnung der SBB sagt, dann habe ich Mühe, hier eine deckungsgleiche Aussage zu finden. Wir können nicht sagen, die Budgets und die Rechnungen der SBB seien miserabel, und auf der anderen Seite hinnehmen, dass der Strassenverkehr immer billiger wird. So geht es nicht! Wir müssen das Verkehrswachstum in den Griff bekommen. Das Laisser-aller, Laisser-rouler oder Laisser-faire tel quel ist heute nicht mehr möglich. Ein Mittel dazu ist die Kostenwahrheit. Wir wollen im Rahmen des Transitvertrags diese Kostenwahrheit angehen. Wir kämpfen darum; aber wir kämpfen nach dem 6. Dezember 1992 nicht im Raume, sondern vor der

Türe, und da lässt man uns manchmal hinein und manchmal nicht. Es wird auch hier schwieriger. Wir müssen das gestehen.

Was Herr Bircher Peter forderte, können wir tun, sobald wir internationale Koordination und Absprachen getätigt haben. Wir sind nicht die Insel der Seligen, die zwischen Rom und Narvik tun und lassen können, was sie wollen. Aber Sie haben recht, Herr Bircher, wir brauchen diese Strassenrechnung. Wir brauchen diese Kostenwahrheit, aber wir sind nicht alleine, sondern wir brauchen eine internationale Koordination, und wir brauchen ein marktwirtschaftliches Mittel. Das sieht man auch bei der EG so; deshalb wurde im Transitabkommen vereinbart, dass dem Strassenverkehr in einer ersten Phase die Infrastrukturkosten und in einer zweiten Phase auch die Umweltkosten angelastet werden sollen.

Bei den Umweltkosten gibt es natürlich auch eine politische Diskussion über die Frage, was wir einbeziehen. Herr Herzog hat eine Liste vorgestellt. Ich würde noch weiter gehen. Es gibt noch weitere Elemente, die berücksichtigt werden müssen. Aber in diesem Punkt werden wir uns bei Philippi wiedersehen: Was bezieht man ein, und was kann man nicht einbeziehen?

Was heisst das im Klartext? Es heisst nichts anderes, als dass wir unsere Strassenbenützungsabgaben beibehalten sollen und dass wir flexibel bleiben müssen, um die Abgaben später mit einem europäischen Erhebungssystem koordinieren zu können. Das gilt insbesondere für die Schwerverkehrsabgabe. Als leistungsabhängige Abgabe soll sie eine flankierende Massnahme zur Neat sein. Auch das möchte ich Ihnen in Erinnerung rufen. Wir werden die Neat auch mit diesen Strassenverkehrsabgaben finanzieren helfen. In der Debatte wurde zum Ausdruck gebracht, dass wir 25 Prozent durch diese Abgaben finanzieren wollen. Es geht nicht, dass wir auf der Schiene den kombinierten Verkehr subventionieren und auf der Strasse den Transitverkehr fast zum Nulltarif fahren lassen. Das möchte ich Ihnen in aller Klarheit sagen.

Welche Erfahrungen haben wir bisher mit den Strassenbenützungsabgaben gemacht? Die Autobahnvignette hat sich gut eingespielt. Der Betrag von 30 Franken ist im Vergleich zu den Autobahngebühren in den Nachbarstaaten eigentlich gering. Bei der Schwerverkehrsabgabe gab es zu Beginn gewisse Probleme, inzwischen hat sich aber auch diese Aufregung gelegt. Dabei ist auch von Bedeutung, dass ein 28-Tönnner für den Transit in Oesterreich bedeutend mehr Strassenbenützungsgebühren bezahlt als in der Schweiz. Wir müssen aufpassen, dass wir den Anteil des Transitverkehrs auf der Schiene nicht durch eine Lockerung unserer Schwerverkehrsabgabe und allenfalls weitere Lockerungen in Frage stellen. Wir haben heute 80 Prozent des Gütertransitverkehrs auf der Schiene, und wenn wir nun die Kosten in bezug auf die Schwerverkehrsabgabe senken würden, müssten wir als Konsequenz damit rechnen, dass noch mehr Verkehr auf der Strasse durch unser Land fahren würde. Deshalb ist die Beurteilung auch aus dieser Sicht zu machen.

Sind diese Abgaben vom finanziellen Gesichtspunkt her gerechtfertigt? Das ist die zentrale Frage. Die Beurteilungsbasis für den Bundesrat ist die Strassenrechnung.

Frau Diener, ich entschuldige mich: Diese Rechnung hängt nicht von unserem Departement ab, sonst hätten Sie sie schon lange. Wir sind hier auf statistische Angaben angewiesen, und ich kann nicht mehr tun, als praktisch alle Monate einen Brief schreiben oder telefonieren und sagen: «Bitte, geben Sie uns diese Grundlagen!» Sobald wir sie haben, werden wir sie in die Kommission bringen und dann ins Plenum.

Was wir vorliegen haben, ist die Rechnung von 1989, und zum ersten Mal ist die Strassenrechnung fast ausgeglichen, aber nur dank den 300 Millionen Franken Erträgen aus der Autobahnvignette und der Schwerverkehrsabgabe – und ohne Berücksichtigung der externen Kosten und des externen Nutzens des Strassenverkehrs. Das ist eine reine Wegekostenanalyse.

Aufgrund der Resultate bei der Strassenrechnung sind diese Ausgaben also ausgewiesen, und das wird voraussichtlich auch in der Zukunft so bleiben, und zwar auch bei einer Treibstoffzollerhöhung von 20 Rappen pro Liter. Die Belastung der

Treibstoffzollkasse wird stark zunehmen; obwohl wir das Strassennetz langsam fertigbauen können, brauchen wir weiterhin rund 22 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes.

Ich bitte Sie: Vergleichen Sie diese Zahlen, die wir für den Strassenbau brauchen. Man hat seinerzeit von 7 Milliarden Franken für den ganzen Nationalstrassenbau gesprochen. Im Endausbau wird uns das Nationalstrassennetz gegen 60 Milliarden Franken kosten. Deshalb muss man das auch ein wenig in Relation zu «Bahn 2000» und in Relation zur Neat sehen. Die Unterhaltskosten beim Nationalstrassenbau und vor allem beim Betrieb der Nationalstrassen werden zunehmen: Unsere Nationalstrassen und unsere Tunneln kommen ja ins Alter. Denken Sie an eine Sanierung des Gotthardtunnels, denken Sie an eine Sanierung des San-Bernardino-Tunnels. Das wird immense Kosten auslösen.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen und aufgrund der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens stellt Ihnen also der Bundesrat den Antrag, die Nationalstrassenabgabe weiterzuführen; die Erträge dieser Abgabe sollen aber zweckgebunden verwendet werden, damit wir den Gebührencharakter unterstreichen. Der Preis der Vignette soll der Teuerung angepasst werden; das ist nicht mehr als richtig. Ab 1994 soll die Vignette 40 Franken kosten. In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen sagen, dass die Vignette rund 200 Millionen Franken jährlich einbringt. Neu würde sie uns in etwa 270 Millionen Franken bringen.

Herr Dreher hat gesagt, die Schweizer hätten diese Vignette weitgehend selber bezahlt. Ich habe hierzu eine Analyse: Sie können zur Kenntnis nehmen, Herr Dreher, dass knapp 100 Millionen dieser Einnahmen von 200 Millionen Franken durch Ausländer bezahlt wurden; etwas mehr als 100 Millionen Franken wurden durch die Schweizer bezahlt.

Die Schwerverkehrsabgabe soll ebenfalls über das Jahr 1994 hinaus weitergeführt werden. Die Schwerverkehrsabgabe hat bis heute jährlich 136 Millionen Franken eingebracht, und sie wird zusätzlich 45 Millionen Franken einbringen. Das wird in etwa 180 Millionen Franken ausmachen. Bis zum Vorliegen einer EG-Lösung soll sie weiterhin pauschal erhoben werden, und die Erträge sollen auch zweckgebunden verwendet werden, damit der Gebührencharakter unterstrichen wird. Die Abgabesätze sollen ebenfalls der Teuerung angepasst werden. Die Erhöhung ist im Mittel ab 1995 auf etwa 30 Prozent anzusetzen.

Die Zweckbindung, die hier auch diskutiert wurde, ist aus folgenden Gründen notwendig:

1. Die Abgabe hat Gebührencharakter.
2. Die politische Akzeptanz ist besser.
3. Die Zweckbindung ist im Vernehmlassungsverfahren auf überwiegende Zustimmung gestossen.
4. Die Transparenz ist besser gewährleistet.
5. Die Beiträge an die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und an die steigenden Unterhalts- und Betriebskosten werden damit abgesichert.

Ich möchte auf einige Bemerkungen, die in der Diskussion gefallen sind, eingehen. Herr Miesch, die Schwerverkehrsabgabe bringt jährlich Einnahmen von 136 Millionen Franken. Das haben wir 1992 eingenommen. Diese Abgabe ist für unsere Volkswirtschaft, so meinen wir, verkraftbar. Auch die Anpassung an die Teuerung ist verkraftbar. Bei einem leichten Lastwagen mit Jahresgesamtkosten von etwa 80 000 Franken macht dieser Aufschlag lediglich 1 Prozent dieser Kosten aus. Wir sollten hier nicht übertreiben.

In bezug auf die Bemerkungen zur «Quersubventionierung» möchte ich festhalten, dass bei Ueberdeckung der Strassenrechnung andere Bereiche subventioniert würden, wie Sie das gesagt haben. Man muss daran erinnern, Herr Miesch, dass der Strassenverkehr während vieler Jahre seine Wegekosten – ich betone: Wegekosten – nicht deckte und dass deshalb, ganz im Gegensatz zu dem, was Sie gesagt haben, der Strassenverkehr subventioniert wurde; ja, wir haben den Strassenverkehr subventioniert! Dabei sind noch nicht einmal alle Kosten eingerechnet. Die sozialen Kosten – Lärm, Unfall, usw. – sind nicht berücksichtigt und mussten somit durch die Allgemeinheit gedeckt werden.

Herr Friderici Charles wollte das ganze Geschäft zurückweisen mit der Begründung, 18 Anträge seien zuviel, die Vorlage sei noch nicht reif für die Behandlung in diesem Saal. Wenn dieses Argument stimmen würde, wäre eine Vorlage einfach nie reif für die Behandlung in diesem Saal! Die meisten Anträge wurden bereits in der Kommission gestellt und dort relativ deutlich abgelehnt; sie stammen zum guten Teil von Kreisen, die Herrn Friderici nahestehen.

Noch einmal: Wir können hier nicht ein Betroffenheitsgesetz machen. Es gibt eine klare Linie, welche der Bundesrat unterstützt. Die Vorlage ist somit reif für die Behandlung in diesem Saal. Wenn Sie sie nicht behandeln, setzen Sie 500 Millionen Franken aufs Spiel. Die Volksabstimmung muss zu Beginn des nächsten Jahres angesetzt werden, damit die Bestimmungen über die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe nicht per Ende 1994 auslaufen. Wenn Sie die Vorlage nicht behandeln, riskieren Sie – nachdem Sie schon weitere Ausgaben zum Budget 1993 beschlossen haben –, dass diese 500 Millionen Franken ab 1995 nicht mehr zur Verfügung stehen.

In bezug auf die Studien, die Herr Friderici erwähnte: Unsere Studien zeigen, dass die zitierten Experten einen methodischen Fehler machen. Was diese nämlich als externen Nutzen bezeichnen, ist gemäss unseren Oekonomie-Experten in Tat und Wahrheit internalisiert. Als externe Effekte gelten nur Kosten und Erträge, die vom Markt nicht abgegolten werden. Echter externer Nutzen entsteht etwa durch den raschen Einsatz von Ambulanzfahrzeugen, Feuerwehren usw.

Zu Herrn Giezendanner: Wir wollen nicht die Feinverteilung der Güter bestrafen. Diese muss auf der Strasse stattfinden; das haben die SBB, die Sie mehrmals gelobt haben, auch eingesehen. Ich möchte Sie bitten, es auch einmal zu erwähnen, wenn einige Fortschritte erzielt werden. Gerade deshalb müssen wir eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe haben. Diese begünstigt die Kurzdistanztransporte, belastet aber die Transporte auf weite Distanzen und belastet – und das wollen wir doch gerade – die Leerfahrten. Es darf nicht mehr sein, dass man nur «Valpolicella» vom Tessin nach Basel transportiert und vergisst, zwischen Basel und dem Tessin beispielsweise einen Transport chemischer Mittel zu organisieren. Damit können wir diese Leerfahrten etwas ausmerzen; sie sind wirtschaftlich nicht mehr zu verantworten.

«Unseriöse Arbeit» haben Sie gesagt, Herr Giezendanner. Ich hoffe, das sei ein Ausrutscher gewesen. Aber ich muss diesen Ausrutscher trotzdem aufnehmen und den Ball zurückwerfen, nicht gerade Ihnen, da bin ich ehrlich, korrekt und fair. Ich muss den Ball aber ans Parlament zurückspielen. Der Bundesrat wollte 1983/84 – ich war auch im Parlament – eine andere Schwerverkehrsabgabe.

Jetzt geht es darum: Wollen wir etwas anderes, oder wollen wir auf dem, was sich trotz allem bewährt hat, aufbauen, nach dem Prinzip der Einfachheit weiterfahren? Wir haben uns für das zweite entschieden. Man kann immer anderer Meinung sein, aber man darf dann die anderen nicht als unseriös bezeichnen. Ich bitte Sie um Verständnis.

Ueber die Situation beim Huckepackverkehr hat der Kommissionssprecher, Herr Vollmer, alles gesagt. Ich kann es nur bestätigen: Huckepack wird zurzeit tatsächlich in beachtlichem Ausmass subventioniert, und zwar mit gegen 300 Franken pro Sendung. Aber das ist gewollt. Die heute zur Diskussion stehenden Vorlagen tragen dazu bei, die Schiene und damit auch den Huckepackverkehr konkurrenzfähiger zu machen. Herr Vollmer hat gewünscht, dass ich bestätige, dass wir dem Huckepackbereich in der Verordnung Rechnung tragen werden und die notwendigen Anpassungen vornehmen.

Ich bitte Sie, alle Nichteintretensanträge, die zu den Bundesbeschlüssen A, B und C eingereicht wurden, abzulehnen. Ich erinnere Sie daran: Wenn Sie diese Anträge akzeptieren, stellen Sie 500 Millionen Franken, die wir auch 1995 dringend brauchen, in Frage. Auch die ganze Arbeit, die wir in der Verkehrspolitik in den letzten Jahren aufgebaut haben, würde in Frage gestellt.

Bitte beurteilen Sie diese Vorlage aus der ökologischen Verantwortung heraus, und verbinden Sie das Ganze mit der ökonomischen Vernunft!

A. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe**A. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds***Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission (Eintreten)	108 Stimmen
Für den Antrag Miesch (Nichteintreten)	25 Stimmen

*Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Art. 17 Abs. 5***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I Introduction, art. 17 al. 5*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 20 Abs. 1, 2***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 2**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Giezendanner, Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Etique, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giger)

Diese Abgabe beträgt:

a. für Lastwagen, Sattelmotorfahrzeuge und Anhängerzüge	
– von über 3,5 bis 12 Tonnen	500 Fr.
– von über 12 bis 16 Tonnen	1500 Fr.
– von über 16 bis 22 Tonnen	2000 Fr.
– von über 22 Tonnen	3000 Fr.
b. Streichen	
c. für Gesellschaftswagen	500 Fr.

Minderheit II

(Schmid Peter, Diener, Stalder, Steiger, Zwygart)

Diese Abgabe beträgt:

a. für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	
– von über 3,5 bis 8 Tonnen	650 Fr.*
– von über 8 bis 12 Tonnen	1000 Fr.
– von über 12 bis 16 Tonnen	2000 Fr.
– von über 16 bis 19 Tonnen	3000 Fr.
– von über 19 bis 22 Tonnen	4000 Fr.
– für jede weitere Tonne	200 Fr.
....	

Minderheit III

(Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Streichen

*Antrag Friderici Charles**Abs. 1*

.... in- und ausländischen Motorfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht

(«und Anhänger» streichen)

Abs. 2 Bst. b

Streichen

*Antrag Meier Hans**Abs. 2*

Diese Abgabe beträgt:

a. für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	
– von über 3,5 bis 8 Tonnen	1000 Fr.
– von über 8 bis 12 Tonnen	2000 Fr.

– von über 12 bis 16 Tonnen	3000 Fr.
– von über 16 bis 19 Tonnen	4000 Fr.
– von über 19 bis 22 Tonnen	5000 Fr.
– für jede weitere Tonne	300 Fr.
b. für Anhänger	
– von über 3,5 bis 8 Tonnen	1000 Fr.
– von über 8 bis 12 Tonnen	2000 Fr.
– von über 12 bis 16 Tonnen	3000 Fr.
– von über 16 Tonnen	4000 Fr.
c. für Gesellschaftswagen	1000 Fr.

*Antrag Steinemann**Abs. 2 Bst. d (neu)*

d. Fahrzeuge, die für Vor- bzw. Nachläufe – Be- und Entladen von Wechselbehältern und im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse – eingesetzt werden, sind von der Schwerverkehrsabgabe befreit.

Art. 20 al. 1, 2*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 2**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Giezendanner, Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Etique, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giger)

Cette redevance s'élève à:

a. pour les camions, les véhicules articulés et les trains routiers	
– de plus de 3,5 à 12 tonnes	500 fr.
– de plus de 12 à 16 tonnes	1500 fr.
– de plus de 16 à 22 tonnes	2000 fr.
– de plus de 22 tonnes	3000 fr.
b. Biffer	
c. pour les autocars	500 fr.

Minorité II

(Schmid Peter, Diener, Stalder, Steiger, Zwygart)

Cette redevance s'élève à:

a. pour les camions et les véhicules articulés	
– de plus de 3,5 à 8 tonnes	650 fr.
– de plus de 8 à 12 tonnes	1000 fr.
– de plus de 12 à 16 tonnes	2000 fr.
– de plus de 16 à 19 tonnes	3000 fr.
– de plus de 19 à 22 tonnes	4000 fr.
– pour chaque tonne supplémentaire	200 fr.
....	

Minorité III

(Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Biffer

*Proposition Friderici Charles**Al. 1*

.... les véhicules automobiles immatriculés en Suisse ou à l'étranger d'un poids total

(Biffer «et les remorques»)

Al. 2 let. b

Biffer

*Proposition Meier Hans**Al. 2*

Cette redevance s'élève à:

a. pour les camions et les véhicules articulés	
– de plus de 3,5 à 8 tonnes	1000 fr.
– de plus de 8 à 12 tonnes	2000 fr.
– de plus de 12 à 16 tonnes	3000 fr.
– de plus de 16 à 19 tonnes	4000 fr.
– de plus de 19 à 22 tonnes	5000 fr.
– pour chaque tonne supplémentaire	300 fr.

- b. pour les remorques
- de plus de 3,5 à 8 tonnes 1000 fr.
 - de plus de 8 à 12 tonnes 2000 fr.
 - de plus de 12 à 16 tonnes 3000 fr.
 - de plus de 16 tonnes 4000 fr.
- c. pour les autocars 1000 fr.

Proposition Steinemann

Al. 2 let. d (nouvelle)

d. les véhicules qui peuvent être utilisée pour le transport de caisses mobiles destinées au trafic combiné rail-route, lors du chargement et du déchargement, sont exempts de la redevance sur le trafic des poids lourds.

Giezendanner, Sprecher der Minderheit I: Ich habe es bereits beim Eintreten gesagt – doch werde ich jetzt auf Wunsch von Herrn Bundespräsident Ogi das Wort «unseriös» durch «inkonsequent» ersetzen.

Ich spreche vorerst nicht über die Höhe der Belastung. Im Baugewerbe werden vor allem drei- und vierachsige Kipper eingesetzt. Ein solches Fahrzeug würde nach Vorschlag des Bundesrates und dem Antrag der Kommissionmehrheit inskünftig mit 4000 Franken belastet. Jeder Bauunternehmer braucht nebst Drei- und Vierachskippern aber auch Anhänger für den Transport von Baumaschinen, für die Versorgung der Baustellen mit Treibstoff, Anhänger für Fließbeton usw. Die meisten dieser Anhänger werden oft nur einmal pro Woche gebraucht. Sie sehen: Nach dem Vorschlag des Bundesrates und dem Antrag der Kommissionmehrheit müsste für diese Anhänger aber voll bezahlt werden, und das ist doch nicht richtig. Es soll bezahlt werden, wenn jemand die Strasse benützt; es heisst ja «Strassenbenützungsgaben».

Zum Hucklepackverkehr: Ich habe die SBB schon mehrfach gelobt und es auch heute beim Cargo Domizil getan. Die SBB sind absolut auf dem richtigen Weg; das sage ich gerne. Aber beim Hucklepackverkehr wird der Anhängerzug benachteiligt, nicht zuletzt deshalb stellt die Minderheit I ihren Antrag. Der Anhängerzug wird zumeist aus technischen Gründen eingesetzt. Das Hucklepacksystem – Sie wissen es – ist wie folgt aufgebaut: Fahrzeuge beladen die Container im Ausland (Köln, Antwerpen, Busto Arsizio usw.) jeweils mit einem Anhängerzug. Diese können im Ausland mit 44 Tonnen Gesamtgewicht fahren; es sind im Normalfall zwei sieben Meter lange Container. Diese Fahrzeuge dürfen dann abends via Bahnverlad bis ins Land hinein im Nachtsprung transportiert werden, müssen dann aber in der Schweiz mit drei- oder vierachsigen Lastwagen vom Terminal weggefahren werden, weil wir in der Schweiz die 28-Tonnen-Limite haben. Es gibt aber nicht nur schwere Güter; es gibt auch leichte Güter, die ebenfalls in diesem System verladen werden. Diese Container können in der Schweiz nicht mittels zwei Fahrten transportiert werden; dies aus Kosten- und Umweltschutzgründen. Deshalb hängt man an den dreiachsigen LKW einen Anhänger an. Für dieses Fahrzeug, aus erwähnten Gründen mit fünf Achsen gebaut, sollen in Zukunft 5000 Franken bezahlt werden.

Der Bauunternehmer zahlt für seinen LKW, den Vierachser, und den Baustellenanhänger sogar 6000 Franken. Für den entsprechenden Anhängerzug – konventionell, also nicht im Hucklepackverkehr, eingesetzt – müssten nur 4000 Franken bezahlt werden.

Im weiteren ist auch die Besteuerung von Lastzügen, die internationale Strecken fahren, völlig unlogisch. Ich habe Ihnen entsprechende Zeichnungen zugesandt. Für einen fünfachsigen Anhängerzug sollen in Zukunft 4000 Franken bezahlt werden, wenn er nur eine getriebene Achse am Motorwagen hat; hat er aber zwei getriebene Achsen, dann ist er 1000 Franken teurer. Das ist doch inkonsequent. Der strassenschonende Lastwagen soll mehr bezahlen!

Ich habe es heute schon einmal gesagt: Mit der Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe erreichen wir keine Verlagerung, wie Herr Herzog gewünscht hat, von der Strasse auf die Schiene; das ist nicht so. Der Schweizer Lastwagen ist 6,5mal teurer; Sie fördern nur den ausländischen Lastwagen, der inskünftig in die Schweiz kommt. Man hat heute auch vergessen zu erwähnen, dass der Schweizer Lastwagen dem Nachfahr- und

dem Sonntagsfahrverbot unterstellt wird, dass für ihn zudem die schärfsten Umweltschutzbestimmungen der ganzen Welt gelten. Ist es denn sinnvoll, dass Sie ausländische Lastwagen mit einer höheren Schwerverkehrsabgabe in unser Land ziehen und damit diese Umweltschutzvorschriften umgehen?

Noch ein Wort zur europäischen Schwerverkehrssteuer, die Herr Bundespräsident Ogi erwähnt hat: Leider kann man das in den Zeitungen nicht immer lesen; Tatsache ist aber, dass Holland bereits angekündigt hat, dass es beim Europäischen Gerichtshof klagen will, wenn Deutschland eine Schwerverkehrssteuer einführt. Diese Schwerverkehrssteuer in Deutschland ist also bereits wieder begraben; das ist Tatsache. Frankreich will gar nichts davon wissen, Italien auch nicht; nur die Schweiz und Oesterreich wollen etwas davon wissen. Das belege ich Ihnen ganz klar. Aber man muss in der Presse halt auch die kleinen Artikel lesen.

Wir haben heute die Möglichkeit, ein schlechtes System zu korrigieren. Mit dem Minderheitsantrag I bekämpfen wir nicht die Schwerverkehrsabgabe, sondern nur das System der Erhebung.

Ich bitte Sie im Sinne der Förderung des Werkplatzes Schweiz, dem Antrag der Minderheit I zuzustimmen.

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit II: Ich ersuche Sie, den Antrag der Minderheit II zu unterstützen. Wenn Sie die Ansätze der Minderheit II mit jenen des Bundesrates bzw. der Kommissionmehrheit vergleichen, dann stellen Sie fest, dass da gar nicht so grosse Unterschiede sind.

Unser Antrag berücksichtigt nur einen Sachverhalt um so konsequenter. Wenn Herr Giezendanner konsequent sein will, dann muss er jetzt gut zuhören: Das Gewicht eines Fahrzeugs steht nämlich in einem direkten Zusammenhang mit der ökologischen und finanziellen Belastung, die der Allgemeinheit zugemutet werden. Je schwerer ein Motorfahrzeug ist, desto mehr Treibstoff verbraucht es, und desto mehr beansprucht es auch die Strassen, und zwar nicht linear, sondern exponentiell stärker. Das heisst, ein doppelt so schwerer Lastwagen beansprucht die Strassenunterlage viermal so stark, ein dreimal so schweres Fahrzeug strapaziert sie um das Neunfache. Von daher wäre es eigentlich naheliegender, nicht nur lineare, sondern progressive Abgaben zu verlangen.

Nun leuchtet es natürlich ein, dass der Ersatz eines grossen Lastwagens durch mehrere kleine auch nicht wünschenswert ist, weshalb wohl gleichmässig ansteigende Beträge durchaus vertretbar sind. Unter keinen Umständen dürfen jedoch die Abgaben von einer bestimmten Gewichtslimite an einfach dieselben bleiben, wie dies der Bundesrat, die Kommissionmehrheit und auch die Minderheit I (Giezendanner) für Fahrzeuge über 22 Tonnen vorsehen. Es ist nicht einzusehen, weshalb zum Beispiel «28-Töner» eine gleich hohe Abgabe entrichten wie «22-Töner». Wenn man bedenkt, dass mit dem Transitabkommen noch schwerere Fahrzeuge die Verkehrsinfrastruktur belasten, so sollen diese auch entsprechende Entschädigungen zahlen. Dies ergäbe nebenbei auch einen kleinen Lenkungseffekt, indem die Zahl der überschweren Brummer einigermaßen in Grenzen gehalten werden könnte.

Der Antrag der Minderheit II (Schmid Peter) sieht aber gegenüber dem Vorschlag des Bundesrates und dem Antrag der Kommissionmehrheit wenigstens in den höheren Gewichtskategorien von über 22 Tonnen auch leicht höhere Ansätze vor. Wenn man bedenkt, dass die Schwerverkehrsabgabe 1984 eingeführt worden ist und seither keine preisliche Anpassung mehr erfolgt ist, dann wird mit den neuen Ansätzen gemäss Bundesrat/Kommissionmehrheit nicht viel mehr als die Teuerung ausgeglichen. Das scheint uns eindeutig zu wenig, auch wenn man in Aussicht stellt, zu einem späteren Zeitpunkt würden dem Strassenverkehr die effektiven Kosten, die er verursacht, überbunden. Wenn eine proportional zum Gewicht konsequent ansteigende Gebühr vorgesehen würde, dann hätten wir prinzipiell auch nichts gegen den Antrag der Minderheit I (Giezendanner) – Lastwagen und Anhänger nicht getrennt zu berechnen – einzuwenden. Wenn man aber bedenkt, dass die Vertreter jenes Vorschlages die Schwerverkehrsabgabe überhaupt nicht erhöhen wollen und erst noch alle gleich bescheiden zur Kasse bitten wollen – die Fahrzeuge mit über

22 Tonnen Gesamtgewicht mit Anhängern inbegriffen –, dann wird die Absicht allzu durchsichtig.

Kommt dieser Antrag der Minderheit I (Giezendanner) durch, dann geht real noch weniger Geld ein. Wer von Lastwagen sachgerechte Abgaben einfordern will, muss eine nach oben offene Gebührenska vorsehen. Wir hätten auch nichts dagegen, wenn man das nach einem anderen Prinzip, etwa nach der Anzahl Achsen, bezahlen müsste. Doch jetzt ist nicht der Zeitpunkt, die Vorlage, die ohnehin eine zeitlich befristete ist, wegen eines neuen Berechnungssystems wieder auf die lange Bank zu schieben.

Ich rate Ihnen vom Minderheitsantrag I (Giezendanner) darum nicht nur ab, ich muss Sie davor eindringlich warnen. Der Antrag lockt Sie in eine Falle. Wenn nämlich die Abgaben für Lastwagen und Anhänger gesamthaft nach dem Gewicht entrichtet werden und die Gebühren über 22 Tonnen Gesamtgewicht gleich bleiben, dann fahren die Anhänger praktisch gratis mit. Wer die Minderheit I (Giezendanner) unterstützt, stimmt gleichzeitig auch für die Streichung von Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b.

Starren Sie also nicht auf diesen Antrag wie das Kaninchen auf die Schlange! Es wird Ihnen damit suggeriert, es gehe um das Problem, dass Zweiachslastwagen mit Dreiaxsanhängern billiger wegkommen als Dreiaxslaster mit Zweiachsanhängern. Da muss ich im übrigen Kollege Giezendanner fragen: Wie häufig kommt es wohl vor, dass ein Zweiachser einen Dreiaxsanhänger zieht? Ich denke, vom physikalischen Standpunkt aus ist es wohl kaum üblich, dass leichtere Lastwagen überschwere Gewichte als Anhänger nachziehen. Wenn es dies gibt, müssten solche Gefährte schleunigst aus dem Verkehr gezogen werden, bevor eines in einem Gefälle ins Schleudern gerät und die Kurve nicht erwischt.

Die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips erfordert eine linear zum Gewicht ansteigende Schwerverkehrsabgabe. Wir haben nichts dagegen, wenn Sie dabei auch Anträge unterstützen, die höhere Ansätze vorsehen. Mindestens aber sollten Sie dem Antrag der Minderheit II (Schmid Peter) zustimmen.

Binder, Sprecher der Minderheit III: Der Antrag der Minderheit III (Binder) könnte den Eindruck erwecken, dass wir gar nichts mehr wollen, die Schwerverkehrsabgabe also sogar abzuschaffen gedenken. Dies ist nicht der Fall. Vielmehr stellt sich für uns die Frage, ob die Bundesverfassung der richtige Ort ist, um solche Limiten wie Tonnagen und Beiträge zu verankern. Ich sage deshalb «verankern», weil für mich die Bundesverfassung ein Dokument ist, das vor allem Grundsätze festzuhalten hat und auf das die Bürgerinnen und Bürger dieses Landes vertrauen. Die Verfassung ist nicht irgendein Briefmarkenalbum, in dem man Objekte auswechseln kann, wie wir es gerade so wollen und wie es uns passt.

Ich schätze die Demokratie und damit auch die Pflichten und Rechte der Bürger. Allerdings soll man diese auch nicht strapazieren und die Urmengänge mit Geschäften vermehren, die ohne weiteres im nachgeordneten Recht geregelt werden können.

In der heutigen, schnellebigen Zeit – Herr Bundespräsident Ogi sagte es auch: die Zeiten ändern sich – ist es nötig, Flexibilität zu haben. Verkehr findet nicht nur innerstaatlich statt; Verkehr findet letztlich, auch in der Philosophie des EWR und der EG, immer grenzüberschreitender oder, besser gesagt, grenzübergreifender statt. Darum ist es wichtig, dass auch wir uns Flexibilität verschaffen, um uns letztlich nicht selber zu diskriminieren, weil wir auf Veränderungen zuwenig schnell reagieren können.

Darum meinen wir, wir sollten diese Sätze auf Gesetzesstufe regeln. Zeitlich, sagte man mir, könnte das knapp werden oder sogar unmöglich sein. Dafür kann man uns nicht verantwortlich machen; denn immerhin sehen Sie auf der Fahne, wann dieses Geschäft hätte behandelt werden sollen, nämlich in der Sommersession 1992. Das Geschäft wurde verschleppt und wurde damals, auch unter dem Zeitdruck der Verhandlungen um den EWR, von der Traktandenliste abgesetzt. Es kommt heute, praktisch ein Jahr nach Abschluss der Kommissionsverhandlungen, zur Debatte.

Wie schnell aber Gesetze gemacht oder allenfalls auch geändert werden können, haben wir in letzter Zeit sehr oft miterlebt, wenn der politische Wille oder der Druck vorhanden ist. Damit der Volkswille aber gewahrt bleibt, sieht die Minderheit I (Cavadini Adriano) bei Artikel 20 Absatz 3 vor, dass Erhöhungen, die die Teuerung betreffen, referendumspflichtig werden sollen. Damit erhält also auch das Volk, wenn es das wünscht, die Mitsprache.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit III (Binder) zuzustimmen. Wenn Sie ihm zustimmen, erübrigen sich nach meiner Meinung am heutigen Tag alle Diskussionen über die Höhe der Sätze; diese werden erst dann behandelt, wenn das Gesetz zur Debatte steht.

Meler Hans: Herr Bundespräsident, Sie haben mir vorhin aus dem Herzen gesprochen. Jawohl, die Automobilität ist zu billig. Wir müssen endlich vernünftig werden. Die Mobilität muss teurer werden, und zwar im privaten Verkehr «viel» teurer, im öffentlichen Verkehr «etwas» teurer.

Heute und morgen, mit dem europäischen Binnenmarkt, werden unsinnige Güter viel zu billig in Europa herumgekart. Dieser Schwerverkehr macht alles kaputt, vor allem unsere Alpentäler. Es ist doch ein Unsinn, wenn in unseren Läden Bananen und andere exotische Früchte trotz den langen Transportwegen viel billiger sind als unsere eigenen Äpfel.

Mein Antrag ist ein erster Schritt hin zur Kostenwahrheit. Da kann Herr Giezendanner noch so behaupten, dass der Schwerverkehr seine Kosten vollumfänglich bezahle. Herr Giezendanner, wir rechnen eben anders; Sie zählen die ungedeckten Lasten der Verkehrsunfälle, die Schäden durch den Verkehrslärm und die Gebäudeschäden nicht – all das zählen Sie nicht, gar nicht zu reden von der Landschaftszerstörung und vom Verlust der Lebensqualität all der Anwohner an den Verkehrsachsen.

In der Vorlage des Bundesrates ist das Ziel der Erreichung der Kostenwahrheit nicht erkennbar; es ist «Pflasterli»-Politik. Man will die Lastwagenlobby, die Zerstörer und Verpester unserer Heimat, sanft anfassen, man will ihnen nicht weh tun. Aber die jaulen noch auf, die wollen nicht einmal das.

Ich wiederhole: Mein Antrag ist ein erster Schritt hin zur Kostenwahrheit. Gewiss eine Uebergangslösung, aber diese Uebergangslösung muss möglichst teuer sein, sie muss weh tun, damit der Druck zum zweiten Schritt endlich kommt, damit auch all die Lastwagen- und Anhängerbesitzer, die ihre Lastwagen und Anhänger wenig brauchen, ebenfalls Druck ausüben, damit endlich die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe kommt.

Die Zweckbindung ist ein ganz grober Unfug, wenn noch mehr Strassen gebaut werden. Die Zweckbindung könnte aber auch segensreich sein. Wir verlangen deshalb zur Verwirklichung der Kostenwahrheit im Verkehr eine Strassenrechnung mit neuem Gesicht:

1. Es müssen für die Kantone und die Gemeinden separate Strassenrechnungen geführt werden. Die Eigenwirtschaftlichkeit auf kantonaler Ebene beträgt rund 82 Prozent, auf Gemeindestrassen gar nur rund 8 Prozent.
2. Die Bodenkosten für die Strassenverkehrsflächen, es sind total 730 Quadratkilometer, sollten mit mindestens 50 Franken – heute sind es Fr. 8.50 – veranschlagt werden. Ich erhielt kürzlich von der Gemeinde den Befehl, meinen ökologischen Lebensraum mit 50 Franken in meiner Steuerrechnung aufzuführen. Da ist es nur richtig, wenn die Strassen auch so belastet werden.
3. Die externen Kosten des Strassenverkehrs von mindestens 10 Milliarden Franken pro Jahr sind in einer zusätzlichen Strassenrechnung zu erfassen und durch die Verursacher zu bezahlen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meinem Antrag, der eine massive Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe beinhaltet, zuzustimmen.

M. Friderici Charles: Permettez-moi tout d'abord de reprendre quelques affirmations de M. Schmid Peter. Heureusement que dans cette salle personne n'écoute, car si vous écoutiez, vous auriez peut-être entendu un certain nombre d'aberra-

tions tellement incroyables que même mon petit-neveu qui a six ans, s'il avait entendu cela, en rirait encore.

Monsieur Peter Schmid, je crois que vous n'avez jamais vu un camion de près. Regardez M. Giezendanner qui s'écrase de rire, je crois qu'il allait faire les mêmes remarques dans un moment. Ce que M. Giezendanner a dit ce matin est vrai: un camion de 12 tonnes pourrait très bien tirer une remorque de 16 tonnes. J'ai conduit un tel camion l'année dernière en Italie et je peux vous dire que cela roule très bien, il prend très bien les virages et il n'y a absolument aucun problème, Monsieur Schmid.

J'ai fait une proposition à l'article 20 concernant l'alinéa premier. En effet, depuis plus de huit ans, la perception de la taxe poids lourds crée une distorsion de concurrence entre certains types de véhicules. Tous les véhicules utilitaires ne sont pas traités d'une manière équitable. Pour un professionnel, la distinction entre un véhicule articulé et un train routier est une chose aisée. Il semble toutefois que cette distinction ait échappé au législateur en juin 1983, lorsque l'introduction d'une taxe poids lourds a été discutée sous cette coupole. Pour ne pas entrer dans trop de détails techniques à cette tribune, je vous propose de vous reporter aux documents et graphiques qui vous ont été envoyés par M. Giezendanner. Ces documents et ces graphiques ont d'ailleurs été transmis ce matin même à M. le président de la Confédération, afin qu'il puisse en prendre connaissance.

A l'article 20 alinéa 2 lettre a, on prévoit que les camions et les véhicules articulés sont soumis à la redevance sur les trafics poids lourds. Or, si le camion peut être une entité en soi, les véhicules articulés sont des ensembles routiers constitués d'un véhicule tracteur et d'un véhicule tracté, appelé aussi semi-remorque. Dans le cas du véhicule articulé, la perception de l'entier de la redevance est prévue sur le véhicule tracteur, le véhicule tracté ou semi-remorque étant exempté. Cette disposition est correcte au yeux des utilisateurs, un tracteur ne pouvant se déplacer avec plus d'une semi-remorque à la fois, même si de nombreuses entreprises, pour des raisons d'organisation du travail ou de spécialisation des transports, disposent de plus de véhicules tractés que de véhicules tracteurs.

Dans l'autre cas d'espèce, celui d'un train routier, composé d'un camion et d'une remorque, les deux engins sont soumis à la perception de la taxe, ce qui crée une distorsion avec le cas précédent et même, dans certaines compositions, entre camion et remorque, selon le nombre d'essieux des uns et des autres. Ainsi, un véhicule articulé composé d'un tracteur et d'une semi-remorque s'acquittera d'une redevance de 4000 francs selon le projet du Conseil fédéral, qu'il compte quatre ou cinq essieux pour un poids total en charge de 28 tonnes. Il en sera de même pour un camion de deux essieux, tractant une remorque à trois essieux. Par contre, pour le camion qui comporte trois essieux et qui tracte une remorque à deux essieux, cet ensemble routier devra s'acquitter d'une redevance de 6000 francs par année, alors que le poids total autorisé sera également de 28 tonnes. Cette importante inégalité de traitement est encore amplifiée par le fait que les camions à trois essieux sont précisément ceux qui sont utilisés dans le trafic international, donc ceux qui sont soumis à la plus forte concurrence étrangère.

Je ne sais si vous m'avez suivi dans les méandres de ces explications techniques – assez compliquées, je vous l'accorde. Je vous demande cependant de faire confiance aux professionnels et, à l'instar du groupe libéral, de voter la proposition de la minorité I (Giezendanner) et de ne plus soumettre à l'avenir les remorques à la perception d'une taxe poids lourds, comme c'est déjà le cas des semi-remorques, les modalités de perception pouvant être prévues dans l'ordonnance promulguée par le Conseil fédéral, cette ordonnance prévoyant que la taxe est perçue sur le poids total de l'ensemble routier, que ce soit un véhicule articulé ou un train routier.

Steinemann: Ich begründe meinen Antrag (Abs. 2 Bst. d): Im europäischen Raum sind die Fahrzeuge, die bahnfähige Container beladen und entladen, von den ordentlichen Verkehrssteuern befreit. Im Sinne der gewünschten Förderung des kombinierten Verkehrs sollte auch in der Schweiz damit Ernst ge-

macht werden. Wenn im Ausland sogar auf die ordentlichen Verkehrssteuern verzichtet wird, sollten wir für die genannten Fahrzeuge wenigstens von der Schwerverkehrsabgabe absehen.

Wie Sie wissen, diskriminiert man in der Schweiz Fahrzeuge, die im Kombiverkehr eingesetzt werden. Dies geschieht sonderbarerweise nicht nur durch erhöhte Abgaben für die genannten Fahrzeuge, sondern es kommen noch andere Nachteile dazu. Ein Beispiel: Truckingfahrzeuge – das sind Trägerfahrzeuge für Container und Wechselbehälter – haben, bedingt durch die Konstruktion, ein um rund 2 Tonnen höheres Eigengewicht. Beim zulässigen Gesamtgewicht von 28 Tonnen kann das mit Containern zu beladende Fahrzeug um 2 Tonnen weniger laden. Mit höheren Steuern und tieferer Nutzlast wird der Hucklepackverkehr nicht gefördert. Wir können doch nicht auf der einen Seite eine Neut bauen, vor allem für den unbegleiteten kombinierten Verkehr, und dann die Strassenfahrzeuge für diese wünschbare und zukunftsweisende Beförderungsart mit Steuern belasten. Vor allem die EWR- und EG-Befürworter können heute ihre Forderung nach Europakompatibilität unter Beweis stellen.

Wie bereits erwähnt, sind die Trägerfahrzeuge für Container in allen europäischen Ländern von Strassenverkehrssteuern – in Oesterreich von der dort auch bekannten Schwerverkehrssteuer – befreit. Im weiteren wird bei diesen Fahrzeugen in Europa nebst dem Erlass der Steuern zusätzlich die Limite des Gesamtgewichts erhöht: In Deutschland z. B. von 40 auf 44 Tonnen, in Oesterreich von 38 auf 42 Tonnen, in Holland von 48 auf 54 Tonnen usw. Die Schweiz hat, nicht zuletzt dank dem Engagement von Herrn Bundespräsident Ogi, die Führungsrolle im Kombiverkehr in Europa übernommen. Die gleiche Schweiz behindert aber diese Verkehrsart, wie ich es soeben geschildert habe.

Unterstützen Sie deshalb bitte meinen Antrag; damit machen Sie Ernst mit der Förderung des Kombiverkehrs.

Giger: Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, bei Artikel 20 Absatz 2 der Minderheit I (Giezendanner) zuzustimmen.

Eine allgemeine Bemerkung: Im Abstimmungskampf für eine befristete Schwerverkehrsabgabe im Jahre 1983/84 habe ich mich für diese Abgabe eingesetzt, obwohl ich selber sehr stark – wie sich natürlich erst im Nachgang herausgestellt hat – von dieser Steuer betroffen wurde. Nach der Anwendung dieser Abgabe war ich, wie gesagt, überrascht, wie stark diese Steuer in der Praxis durchgeschlagen hat. Das war für mich ein böses Erwachen.

Es hat sich einmal mehr bewahrheitet: Je einfacher ein Tarif für die praktische Anwendung gestaltet wird – aus administrativen Gründen –, desto ungerechter ist er. Das heisst: Sie bezahlen dem Staat pro Jahr gleich viel an Schwerverkehrsabgaben, ungeachtet, ob Sie im Durchschnitt 70 Kilometer oder 700 Kilometer pro Tag zurücklegen, also eine zehnmal grössere Kilometerleistung erbringen. Hinzu kommen für uns noch – und damit meine ich das Baugewerbe, aber auch kleine bis mittlere Transportunternehmungen – die aufgezogenen Stillstände in den Wintermonaten, die sich oft über Wochen hinziehen. Die öffentlichen Strassen werden also von gewissen Fahrzeugen dieser Branchen nur wenig befahren und folglich auch nicht abgenützt; diese Fahrzeuge belasten somit auch die Umwelt wenig.

Diese falsche Besteuerung trifft erst recht auf die Anhänger zu – und wir sprechen ja jetzt über Artikel 20 Absatz 2 –, die einen noch viel schlechteren Ausnützungsgrad haben und oft nur zwei bis drei Tage im Monat eingesetzt werden. Denken Sie z. B. an den Einsatz von Tiefladern, die eine äusserst kleine Ausnützung haben. Für Anhänger sind die Ansätze, wie sie vorliegen, meiner Ansicht nach stark übersetzt. Deshalb schlagen wir Ihnen im Antrag der Minderheit I (Giezendanner) vor, die Anhänger nicht separat zu besteuern.

Schwerwiegend ist jedoch für mich – und da sind wir Bauunternehmer offenbar dem Bund auf den Leim gekrochen –, dass alle Kleintransporter wie Dumper und Muldenkipper von dieser Schwerverkehrsabgabe erfasst werden, also eine Kategorie Fahrzeuge, die sehr wenig bis nie auf öffentlichen Strassen verkehren und, wenn schon, dann in einem

Tempo, das kaum zum Verschleiss unserer Strassen beitragen wird.

Es wird also in der Praxis immer offensichtlicher, dass diese Schwerverkehrsabgabe sehr ungerecht ist. Zwar möchte ich der Schwerverkehrsabgabe nicht ihre Berechtigung absprechen, sondern nur deren Anwendung in Frage stellen. Alle Transportfahrzeuge werden aufgrund des Gesamtgewichts erfasst, unbeschrieben, wie gross die Jahreskilometerleistung sowie die Strassen- und Umweltbelastung sind. Die Schwerverkehrsabgabe ist vom Verursacherprinzip her gesehen sehr ungerecht. Zusammen mit den allgemeinen Verkehrsabgaben, die von Kanton zu Kanton unterschiedlich sind, potenzieren sich die Verkehrsabgaben.

Die Lösung dieses Problems kann nur in der Schaffung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe liegen. Mittlerweile, d. h., bis sich eine Lösung in dieser Richtung abzeichnet, sind wir gegen eine Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe. Es kommt dazu, dass der Souverän vor anderthalb Wochen eine Erhöhung des Zollzuschlages auf dem Treibstoff beschlossen hat, wovon auch der Dieseltreibstoff erfasst wird, obwohl er in der Schweiz im europäischen Vergleich mit Abstand am teuersten ist. Dabei hätte gerade eine Nivellierung der Preise des Dieseltreibstoffs auf europäischer Ebene eine Schwerverkehrsabgabe auf dem Dieseltreibstoff ermöglicht – was übrigens die einzige sinnvolle Lösung wäre. Mit der Erhöhung laufen wir deshalb in der total falschen Richtung.

Ich verstehe nicht, dass wir in diesen vergangenen zehn Jahren keine verantwortbare Lösung auf europäischer Ebene gefunden haben, in einer Zeit, da täglich vom EWR- oder gar EG-Beitritt gesprochen wird. Neuerdings versuchen wir ja mit der Swisslex, Hindernisse gegenüber unseren Partnern in den EG-Ländern abzubauen.

Zusammenfassend möchte ich festhalten, dass eine Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe gegenwärtig nicht in Frage kommen kann, weil

1. das heutige Bemessungssystem nichts taugt, d. h., dem Verursacherprinzip nicht gerecht wird;
2. vor anderthalb Wochen der Preis für Dieseltreibstoff, welcher bereits höher ist als in allen EG-Ländern, um 22 Rappen erhöht wurde.

Wir befürchten, dass mit einer Zustimmung zu dieser Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe auch in Zukunft bei der Bemessung alles beim alten bleiben wird, unabhängig davon, ob diese Besteuerung gerecht oder ungerecht ist.

Aus diesen Überlegungen bitten wir Sie, in Artikel 20 Absatz 2 Buchstaben a, b und c der Minderheit I (Giezendanner) zuzustimmen.

Zwygart: In der EG läuft zurzeit die Diskussion um die Anlastung der Wegekosten an die schweren Nutzfahrzeuge. Man hat also eingesehen, dass günstige Abgaben nicht nur Freiheit bedeuten. Wenn beispielsweise die enorm tiefen Abgaben in Italien hervorgehoben werden, dann ist das ein nicht zulässiger Vergleich, weil nämlich die Autobahngebühren auf eine andere Art erhoben werden. Eine Fahrt von Como nach Rom kostet für einen Personenwagen 46 Franken, zurück wieder den gleichen Betrag, also mehr als unsere Vignette; von der Abgabe für ein schwereres Fahrzeug nicht zu reden! In diesem Sinn müsste man dann Gleiches mit Gleichem vergleichen.

Bei uns ist es anders. In unserem Gebirgsland gelten andere Grundlagen für Unterhalt und Betrieb. Deshalb ist es auch verständlich, dass in Oesterreich – ähnlich wie bei uns – Abgaben erhoben werden oder erhoben werden sollen. Vor diesem Hintergrund finden wir es richtig, dass in Artikel 20 Absatz 2 eine Erhöhung vorgesehen wird.

Wir lehnen also den Antrag der Minderheit I (Giezendanner) ab und finden den Antrag der Minderheit II (Schmid Peter) richtig, allenfalls den Entwurf des Bundesrates bzw. den Antrag der Mehrheit. Der Antrag der Minderheit III (Binder) würde eine Systemänderung bedeuten, die wir heute in der Form nicht zur Diskussion stellen können.

Kollege Giezendanner hat im Eintretensvotum gesagt, dass der Strassengüterverkehr an Bedeutung gewinne. Wenn das so ist, dann muss man auch den Hintergrund ausleuchten und

die entsprechenden Konsequenzen ziehen. Die hier festzulegende Belastung steht im Zusammenhang mit unserem dichten und gut ausgebauten Strassenverkehrsnetz.

Wir finden die Anträge auf eine Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe im Bereiche der Teuerung nötig, politisch sinnvoll und umweltgerecht. Die Schwerverkehrsabgabe hat sich zudem eingespielet, eingespielet auch in der Weise, dass halt vom Ausland umgekehrte Massnahmen getroffen werden. Auch das gehört dazu. Schwerverkehrsabgaben sind ein Beitrag zu flankierenden Massnahmen für die Verlagerung des Schwerverkehrs über längere Distanzen auf die Schiene.

Wenn wir sehen, mit wieviel Geld wir den Huckepacktransport unterstützen müssen, dann ist es nur gerechtfertigt, dass wir den Schwerverkehr ganz allgemein belasten. Würden wir diese Belastung verringern, hätte das zur Folge, dass Transporteure weniger rechnen müssten – oder kurz gesagt: Es gäbe wieder mehr Fahrten, vor allem mehr Leerfahrten. Das wäre kurzsichtig, und zu einer solchen Politik möchten wir nicht Hand bieten.

Die Notwendigkeit einer substantiellen Erhöhung ist gegeben, und wir bitten den Rat, seine Entscheide dementsprechend zu fällen.

Binder: Sie haben recht, Herr Bundespräsident, wenn Sie sagen: Wir wollen heute kein Betroffenheitsgesetz schaffen. Da bin ich mit Ihnen einig.

Aber was tun wir denn in der Gesetzgebung? Wir machen vielfach nichts anderes. Wir haben über die Arbeitslosenversicherung geredet; das ist für mich ein Betroffenheitsgesetz. Wir reden über die AHV; das ist ein Betroffenheitsgesetz. Jedes Gesetz betrifft irgendwo irgend jemanden. So gesehen, unter diesem Aspekt, wäre es zumindest nichts Neues.

Unsere Fraktion – zumindest ein Teil davon – vertritt nach dem Entscheid vom 7. März betreffend den Treibstoffzoll die Ansicht, die Abgaben sollten nicht erhöht werden. Wir sind der Meinung, die Branche, die das betrifft, sei mit der Treibstoffzollerhöhung nun schon sehr stark betroffen, und es würde nicht verstanden, wenn nur zehn Tage später eine weitere Erhöhung zu Lasten dieser Branche vollzogen würde.

Wenn Herr Meier Hans sagt – ich hoffe eigentlich, dass Ihr zerstörendes Votum nicht so ernst gemeint war, wie Sie es gesagt haben, aber die Miene, die Sie gemacht haben, als Sie das sagten, sagt mir eigentlich etwas anderes –, es gehe hier um ein Zerstören der Landschaft, der Umwelt, der Natur, so muss ich Ihnen sagen: Das stimmt nicht! Es ist auch so, dass wir z. B. beim öffentlichen Verkehr den Schwerverkehr auf der Strasse nicht belasten; die konzessionierten Unternehmen, die Linien fahren, werden also nicht belastet, im Gegensatz zum Privatverkehr. Man könnte also sagen, das sei eine Diskriminierung der privaten Gesellschaftswagen.

Ich bitte Sie im Namen einer Mehrheit der SVP-Fraktion, bei Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe a der Minderheit I (Giezendanner) zuzustimmen. Bei Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b betreffend die Anhänger sind wir der Meinung, dass dies zu streichen sei, dass also die Anhänger von der Entrichtung einer Abgabe befreit oder gar nicht mit einer Abgabe belastet werden sollten; denn Sie müssen sehen, dass viele dieser Anhänger über eine grosse Zeit leerstehen – vor allem auch in kleineren Unternehmen. Sie belasten die Strasse nicht, und vor allem belastet ein Anhänger ja auch die Umwelt nicht.

Zudem möchten wir Ihnen beantragen, in Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe c die Beiträge im Bereich der Gesellschaftswagen nicht zu erhöhen.

Schmid Peter: Herr Friderici Charles, darf ich Sie rasch um Ihre Aufmerksamkeit bitten? Da Sie mir einiges unterstellt haben, möchte ich doch wiederholen: Ich glaube, man muss nicht Chauffeur sein, um zu wissen, dass Anhänger in der Regel nicht schwerer sind als Lastwagen. Es mag sein, dass es ausnahmsweise vorkommt. Aber wenn das so wäre, dann müssten Sie die Anhänger doch erst recht gleich besteuern. Aber mit Ihrem heimtückischen Antrag wollen Sie die Anhänger indirekt von jeglicher Abgabe befreien.

Scherrer Jürg: Es wäre tatsächlich besser gewesen, man hätte das Geschäft zurückgewiesen, denn es ist schwierig, sich in diesem Wust von Anträgen zu orientieren. Die Fraktion der APS wird alle Anträge unterstützen, die in Schadenbegrenzung machen, mit anderen Worten, die die Schwerverkehrssteuer nicht erhöhen.

Auf einen Antrag legen wir besonderen Wert. Es ist der Antrag Steinemann, den wir voll unterstützen. Wir erachten es als wichtig, dass die Befreiung von der Schwerverkehrssteuer von Fahrzeugen, welche im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, in der Verfassung festgeschrieben wird.

Herr Bundespräsident, ich bitte Sie, dies zu akzeptieren. Es wäre zwar heute schon möglich, diese Fahrzeuge von der Schwerverkehrssteuer zu befreien, aber es wird nicht gemacht. Deshalb legen wir Wert darauf, dass dieser Antrag akzeptiert wird, damit das einmal in der Verfassung steht.

Wenn ich die grüne Seite sprechen höre, Herrn Meier Hans und auch Herrn Zwygart, muss ich feststellen, dass diese Leute immer noch in der Hochkonjunktur leben. Für die Sozialisten und die Grünen ist das Bruttosozialprodukt offensichtlich einfach da, entsteht es auf wundersame Art und Weise. Es geht nur noch darum, wie man es verteilt. Es geht nur noch darum, laufend Steuern zu erhöhen. Ich frage diese Exponenten, wie lange und wie stark sie den Bogen der fiskalischen Belastung und Ueberbelastung noch überspannen wollen.

Sie sprechen von Kostenwahrheit. Nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen gibt es nur eine Kostenwahrheit, nämlich die Preisbildung aufgrund von Angebot und Nachfrage. Alle staatlichen Eingriffe in den natürlichen Mechanismus der Preisbildung sind planwirtschaftlich. In diesem Sinne sind die so oft zitierten marktwirtschaftlichen Instrumente eben keine marktwirtschaftlichen Instrumente, sondern sie sind «planwirtschaftliche Markteingriffsinstrumente».

Wollen Sie die Planwirtschaft? Wollen Sie dem Staat die Allmacht übertragen, unsere Wirtschaft zu steuern und zu lenken, dann sagen Sie es hier und heute! Dann sagen Sie aber auch, welches die Folgen sind.

Herr Bundespräsident Ogi wird nicht müde zu behaupten, die Mobilität sei zu billig. Ich weiss nicht, woher er diese Ueberzeugung nimmt. Er sagt gerade, er meine die Automobilität; ja, Herr Bundespräsident, dann ist auch die Zugsmobilität zu billig. Wir haben heute – das wissen Sie – auf gewissen Strecken des öffentlichen Verkehrs noch eine Kostendeckung von 17 Prozent.

Aber grundsätzlich: Wenn Sie sagen, etwas sei zu billig, so müssen Sie sich fragen, wieso es heute viel billiger ist als früher. Alle Produkte des täglichen Bedarfs sind billiger geworden. Herr Bundespräsident, können Sie mir sagen, was im Jahre 1956 ein Kugelschreiber gekostet hat und was er heute kostet? Oder wollen Sie sagen, das Skifahren sei heute auch zu billig? Früher hat es viel mehr gekostet, da konnte man eine Familie nicht mit einer vollständigen Skiausrüstung versehen. Heute ist das möglich. Es ist billiger geworden, weil rationeller produziert wird. Der Markt hat dazu geführt, dass auch die Mobilität – und wenn Sie so wollen, Herr Bundespräsident, auch die Automobilität – relativ billiger geworden ist.

Wenn man will, dass sich nur noch die Gutbetuchten in diesem Land ein privates Verkehrsmittel leisten können, wie das in den vierziger und fünfziger Jahren der Fall war, dann sagen Sie dies bitte auch klar und deutlich. Dann sagen Sie, dass Sie wollen, dass der «kleine Mann» sein privates Verkehrsmittel nicht mehr benutzen kann. Das wäre wenigstens ehrlich. Dass alles gegenüber früher relativ billiger geworden ist, ist ja der Grund, wieso wir heute in einem relativen Wohlstand leben.

Mit staatlichen Eingriffen und einer Ueberreglementierung auf allen Ebenen haben wir es tatsächlich geschafft, der schweizerischen Wirtschaft nachhaltigen Schaden zuzufügen. Falls Sie es noch nicht bemerkt haben: Wir haben heute über 150 000 Arbeitslose. Ich habe vor etwa drei Jahren einmal gesagt, wenn wir dann 100 000 Arbeitslose hätten, würden auch die Politiker merken, dass etwas falsch laufe. Ich muss heute feststellen, dass man nichts gelernt hat. Man bemerkt nichts. Man will einfach nichts merken. Man fährt weiter, wie wenn alles bestens laufen würde, und schröpft den Steuerzahler bis zum Gehnichts mehr. Die Folgen scheinen in diesem Saal die

wenigsten zu interessieren. Wir müssen die staatliche Bevormundung und die Steuerbelastung senken und nicht erhöhen.

Herr Bundespräsident, Sie zitieren Deutschland und rechtfertigen so das Weiterführen und die Erhöhung der Vignettenabgabe und der Schwerverkehrssteuer. Abgesehen davon, dass sich in Deutschland doch entschiedener Widerstand dagegen breitmacht, stelle ich fest: Es ist offensichtlich keine politische Dummheit gross genug, um nicht Nachahmer zu finden.

Bircher Peter: Ich möchte nur wiederholen, was ich schon beim Eintreten gesagt habe: Die CVP-Fraktion stimmt mit grosser Mehrheit für die Anträge der Kommissionmehrheit. Ich vertrete die Meinung, dass all diese Minderheitsanträge abzulehnen seien.

Was Herr Giger vorgebracht hat, ist sehr richtig. Aber das ist ja gerade das Problem: Wir können erst von der Pauschalisierung weg- und zur Verbrauchs- und Leistungsabhängigkeit hinkommen, wenn das zusammen mit den anderen europäischen Staaten geschehen kann. Darum ist es richtig, diese Verfassungsnorm zu machen.

Man muss das Ganze heute als Paket sehen. Es ist doch ein sehr bescheidenes Paket: Wir gleichen auf den bestehenden Grundlagen die Teuerung aus und schaffen die Verfassungsnorm für ein zukunftsgerichtetes System zusammen mit den EG-Staaten. Natürlich ist diese Pauschale grob; sie ist wenig differenziert. Sie hält nicht vielen Kriterien stand. Diese Angaben über die Anhänger usw. sind problematisch. Das ist das Schicksal einer Grobpauschale. Aber das hat man einmal so gewollt; es ist das bisherige System, und das wollen wir vor derhand weiterführen, bis wir es mit dem besseren, verbrauchsabhängigen System weiterführen können.

Nach den grossen Worten von Herrn Scherrer Jürg muss ich noch sagen: Nach allem, was ich über die Steuerbelastung der Industriestaaten gelesen habe, liegt dieses Land an der untersten Grenze! Es ist nicht so, dass wir eine übermässige Steuerabschöpfung haben. Wir können die Steuerbelastung, zum Beispiel im Vergleich mit allen OECD-Staaten, bestens vertreten. Es ist nichts Unvernünftiges, was wir hier tun.

Der Anpassung, die für den Kombiverkehr verschiedentlich gefordert wurde, kann ich mich auch anschliessen. Hier muss eine bessere Lösung gefunden werden. Ich bin der Meinung, das lasse sich – wie auch vom Bundesrat schon zugesichert wurde – auf der Verordnungsstufe lösen. Wir können doch nicht auf Verfassungsebene solche Regelungen treffen; das wäre unverhältnismässig.

Ich bitte Sie, den Anträgen der Kommissionmehrheit zuzustimmen und dieses zu lange und zu aufgefächert geratene Antragsprozedere abzulehnen. Wir empfehlen ein Ja für die Mehrheit.

Vollmer, Berichterstatter: Wir haben hier so viele Artikel, die auf so verschiedene Dinge zielen, dass bei vielen im Rat eine gewisse Verunsicherung und Verwirrung herrscht.

Wir haben das Votum von Herrn Scherrer Jürg gehört, der nochmals ganz andere Probleme auf den Tisch bringt. Es geht hier nicht darum, dass wir über den Wert oder Unwert der heutigen Strassenrechnung diskutieren. Es geht heute bei diesem Artikel lediglich darum, ob wir die Anpassung der heutigen Schwerverkehrsabgabe an die Teuerung vornehmen wollen oder nicht.

Herr Giezendanner hat gesagt, die Vorlage des Bundesrates sei inkonsequent. Ich kann Ihnen, Herr Giezendanner, bestätigen: Sie sind konsequent! Sie haben am heutigen System eine Kritik formuliert. Diese Kritik hat aus Ihrer Sicht durchaus eine gewisse Berechtigung. Jede Einteilung nach Fahrzeugen, nach Tonnen, nach Anhängern usw. hat etwas Willkürliches, kann aus der bestimmten Optik eines Benützers oder Steuerzahlers kritisiert werden. Wir gehen davon aus, dass wir heute ein System haben, das sich bewährt hat, das akzeptiert ist, und dass wir daran jetzt nicht grundlegende Änderungen anbringen, sondern es lediglich der Teuerung anpassen wollen. Wenn der Antrag der Minderheit I (Giezendanner) durchgeht – das muss deutlich gesagt werden –, dann bedeutet das, dass die bisherigen Abgaben real und auch nominal zu-

rückgehen. Was der Minderheitsantrag I (Giezendanner) fordert, ist eine Verminderung der heutigen Abgaben; es kann doch nicht die Meinung dieses Rates sein, dass wir die Abgaben jetzt vermindern.

Herr Binder hat in seinem Votum gesagt, nachdem die Stimmbürger den 20 Rappen Treibstoffzollzuschlag zugestimmt hätten, könnten wir jetzt für die Lastwagen eine Kompensation machen. Darum kann es doch nicht gehen. Es geht hier nach Meinung des Bundesrates und der Kommissionmehrheit darum, das bisherige System weiterzuführen, die Teuerung zu berücksichtigen, nicht aber darum, Dinge zu kompensieren, die die Stimmbürger vor kurzem beschlossen haben.

Ich möchte Sie bitten, den Antrag der Minderheit II (Schmid Peter) und den Antrag Meier Hans ebenfalls abzulehnen.

Herr Meier, ich glaube fast, wir sind hier an einem Basar: Jeder kommt und macht noch ein bisschen andere Anträge. Die einen wollen ein bisschen weniger, die anderen ein bisschen mehr. Was Sie hier vorschlagen, läuft im Grunde darauf hinaus, die Chance zu packen und eine Lenkungsabgabe einzuführen. Sie möchten das, was wir für den Bundesbeschluss C vorgesehen haben, nämlich die Verfassungsgrundlage für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, bereits im Bundesbeschluss A unterbringen, quasi den ersten Schritt dieser leistungsabhängigen Abgabe hier verwirklichen.

Die Kommissionmehrheit hat dazu ganz klar und deutlich Stellung genommen. Wir wollen keinen Systemwechsel, wir wollen die Weiterführung. Wir werden das, was für die Leistungsabhängigkeit notwendig ist – da haben Sie vollkommen recht –, diskutieren, wenn es darum geht, die Folgeerlasse zum Bundesbeschluss C auszuarbeiten. Das wird dann die Aufgabe sein, dann werden wir einen Systemwechsel machen, dann werden wir auch die Kritiken berücksichtigen können, die jetzt von Seiten von Herrn Giezendanner und Herrn Friderici Charles geäußert worden sind. Jetzt ist dafür nicht der Zeitpunkt; jetzt geht es darum, dieses System zu verlängern und gleichzeitig der Teuerung anzupassen.

Ich bitte Sie deshalb eindringlich: Lehnen Sie diese Anträge ab! Lehnen Sie sowohl den Antrag der Minderheit II (Schmid Peter) als auch den Antrag Meier Hans und den Antrag der Minderheit I (Giezendanner) ab; bleiben wir jetzt auf unserer Linie.

Die Minderheit III (Binder) schlägt vor, dass wir überhaupt darauf verzichten, Abgabesätze in der Verfassung festzuschreiben. Das tönt an sich sehr plausibel. Wir wissen aber, dass das in der Finanzpolitik mehr als üblich ist, und das hat auch seinen Grund. Herr Binder, wenn wir heute diese Abgabesätze nicht in die Verfassung schreiben – heute sind sie darin –, dann machen wir doch nichts anderes, als der Schweizer Bevölkerung eine Vorlage zu präsentieren, bei der sie die Katze im Sack kaufen muss. Man wird dann argumentieren: Ja halt, jetzt sind die Abgabesätze nicht in der Verfassung. Dann kommt das Parlament und beschliesst irgendeinen Abgabesatz, dann muss man wieder das Referendum ergreifen usw. Wir wollen doch Transparenz und Klarheit. Deshalb schreiben wir diese Abgabesätze wie bisher in der Verfassung fest.

Dann kommt noch etwas dazu: Herr Binder, es überrascht mich, dass Ihre Minderheit diesen Antrag stellt. Die Konsequenz des Antrages der Minderheit III (Binder), die Abgabesätze nicht festzuschreiben, wird sein, dass wir ein neues Gesetz machen müssen. Wir müssen ein neues Gesetz machen, in dem wir diese Abgabesätze festschreiben. Was machen wir damit? Wir machen neue Gesetze; wir belasten den ganzen Apparat nochmals zusätzlich. Allenfalls muss man dann darüber auch noch abstimmen, dann haben wir zwei Volksabstimmungen über den gleichen Gegenstand. Wir wollen doch das, was sich bis heute bewährt hat, insofern bel behalten, als wir mit der Verfassung unmittelbar anwendbares Recht schaffen und nicht noch die Gesetzesmaschinerie zusätzlich in Gang setzen. Damit dienen wir eigentlich der Sache überhaupt nicht, sondern verwirren, im Gegenteil, nur die Stimmbürgerschaft. Man wird dann rätseln, was die Absicht für die Streichung der Abgabesätze war.

Wir bitten Sie: Lehnen Sie den Antrag der Minderheit III (Binder) ab, so sehr er auf den ersten Blick eine gewisse Berechtigung haben könnte! Wir belasten sonst nur unseren eigenen

Apparat, und das kann nicht die Meinung der Mehrheit dieses Rates sein.

Den Antrag von Herrn Steinemann bitten wir ebenfalls abzulehnen. Ich glaube, da geht es um eine ganz praktische Sache. Herr Bundespräsident Ogi hat in seinem Eintretensvotum ganz klar und deutlich zugesichert, dass das Huckepackproblem in der Verordnung berücksichtigt wird. Wenn wir den Antrag Steinemann annehmen, schaffen wir eine Verfassungsgrundlage, die in der Anwendung sehr problematisch sein wird. Wir müssen nämlich davon ausgehen, dass ein Fahrzeug vielleicht einmal im Jahr im Huckepackverkehr eingesetzt wird und die anderen 364 Tage eben nicht. Wir müssen da eine Lösung finden. Aber der Antrag Steinemann ist so rigoros und so eng ausgestaltet, dass er als Verfassungsgrundlage nicht brauchbar ist.

Die Kommissionmehrheit bittet Sie: Stimmen Sie dem Antrag der Mehrheit zu, dem Entwurf des Bundesrates! Das ist ein Antrag, der weder nach unten noch nach oben korrigiert, sondern davon ausgeht, das bisherige Regime zu verlängern, der Teuerung anzupassen und dann mit dem Bundesbeschluss C, mit einer Verfassungsgrundlage, die Voraussetzung für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zu schaffen. Damit können wir ein ausgeklügeltes System gesetzlich verankern, das all den Wünschen, die hier geäußert worden sind, Rechnung trägt.

Es ist richtig, heute dem Bundesrat bzw. der Kommissionmehrheit zu folgen und die anderslautenden Anträge abzulehnen. Diese Anträge haben zum Teil gravierende finanzielle Konsequenzen; das wurde hier von den Antragstellern schlicht unterschlagen und verschwiegen. Dieses Parlament hat mehr als einmal deutlich gemacht: Wir wollen hier nicht Anträge beschliessen, von denen wir nicht wissen, welche finanziellen Konsequenzen sie haben werden – und der Antrag der Minderheit I (Giezendanner) würde massive Ausfälle zur Folge haben.

Die Kommissionmehrheit war gut beraten, hier dem Entwurf des Bundesrates zu folgen. Ich bitte auch Sie: Lehnen Sie alle anderslautenden Anträge ab, stimmen Sie mit dem Bundesrat und mit der Mehrheit der Kommission.

M. Caccla, rapporteur: Lors de ses débats, la commission s'est déjà trouvée confrontée à une quantité énorme de propositions. Une partie figure dans le dépliant et les autres sont présentées sous la forme de propositions individuelles.

Après de longues discussions, la majorité de la commission a été convaincue que la seule façon de s'en sortir est de maintenir le système pratiqué depuis 1985, en y apportant un minimum d'adaptations. La majorité de la commission est consciente que des faiblesses existent dans un système de taxe forfaitaire comme celui-ci, mais, forts des expériences acquises durant les huit dernières années, on pense pouvoir vivre avec ce système, compte tenu d'une adaptation des taux de redevance au renchérissement et d'une adaptation plus petite pour les catégories de poids qui figurent à l'article 20 alinéa 2. J'en viens aux différentes propositions, tout d'abord à la proposition de la minorité III (Binder) dont la conséquence, selon M. Binder, n'est pas de ne rien faire, mais de renvoyer à une loi d'application la définition des taux de redevance. Il y a des problèmes de temps et des problèmes politiques considérables dans cette démarche. Des problèmes de temps, parce que, pour une telle loi, il faudrait suivre la procédure normale. En approuvant l'article 20 selon la proposition de la minorité III (Binder), cela entraînerait le devoir d'élaborer la loi qui en découle. On risquerait alors d'arriver à la fin de la validité du système actuel sans avoir un système de remplacement. D'où un problème politique parce qu'on soumettrait au peuple un article constitutionnel qui prévoit cette redevance sur le trafic des poids lourds sans indications de type quantitatif, ce qui signifierait que le peuple donnerait un peu un chèque en blanc au Parlement et au gouvernement. Evidemment, il y aurait possibilité d'user du droit de référendum, mais cela allongerait davantage encore le temps d'élaboration du régime substitutif.

Quant à la minorité II (Schmid Peter), elle propose de compliquer davantage encore les divisions entre les catégories de poids, afin de pratiquer aussi quelques relèvements des taux

de redevance. Pour les mêmes raisons que celles que j'ai invoquées tout à l'heure, la majorité de la commission propose de repousser également la version de la minorité II.

La proposition de la minorité I (Giezendanner) est apparentée à celle de M. Friderici Charles, et vise à biffer simplement l'application des taxes aux remorques et à englober les remorques dans la catégorie prévue à l'article 20 alinéa 2 lettre a. La majorité de la commission est de l'avis que ce système complique davantage l'application de la pratique de la redevance actuelle. De plus, un manque de recettes est difficilement calculable à l'avance. La majorité pense que la proposition de la minorité I doit également être rejetée en faveur de la solution du Conseil fédéral.

La proposition la moins lointaine de la position de la majorité de la commission est celle de M. Friderici Charles qui accepterait le relèvement des taux de redevance, mais sans traiter séparément les remorques. Or, cette proposition n'a pas été examinée par la commission. Mais je peux me faire l'interprète de la volonté de la majorité de la commission de maintenir le système actuel et je vous invite par conséquent à rejeter la proposition de M. Friderici.

Dans sa proposition, M. Steinemann considérera en particulier le système «Huckepack». M. le conseiller fédéral a déjà dit ce matin que, dans l'application de cet article 20, on prendra en considération le système «Huckepack», mais il faut voir dans quelle mesure on pourra en tenir compte. La Confédération soutient ce système par le biais de plusieurs interventions, notamment financières, si l'on considère que chaque envoi est financé par un montant d'environ 300 francs.

J'ai failli oublier la proposition de M. Meier Hans qui reprend en quelque sorte la proposition de la minorité II (Schmid Peter), en augmentant encore les taux de la redevance. M. Meier Hans a fait état d'une taxe d'incitation. Or, nous pensons que ce n'est pas le moment de tenir un tel discours. C'est à l'arrêté C qu'on essaie de dégager de nouvelles possibilités dans le domaine de la politique des transports par l'application d'instruments économiques. Par conséquent, il y a également lieu de rejeter la proposition de M. Meier Hans et de s'en tenir à l'avis du Conseil fédéral.

Nous ne pensons pas qu'il faille suivre le Conseil fédéral dans tous les détails, mais, en l'occurrence, la majorité de la commission est convaincue que c'est la seule voie praticable.

Bundespräsident Ogi: Vor Ihnen liegen sechs zusätzliche Anträge. Ich empfehle Ihnen – zusammen mit den beiden Kommissionssprechern –, alle sechs Anträge konsequent abzulehnen.

In Ergänzung zu dem, was die Herren Kommissionsreferenten gesagt haben, möchte ich zum Antrag der Minderheit I (Giezendanner) nur sagen: Herr Giezendanner, wir können im Rahmen der Pauschalabgabe keine «Feinchirurgie» betreiben; die Lösung bringt dann die vorgesehene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Ich komme noch darauf zurück.

Gewisse Härten bringt jede Kategorienschaffung, und gewisse Härten bringt auch jede Grenzziehung. Diese Ordnung ist seit immerhin acht Jahren in Kraft, und das System wird grundsätzlich weitergeführt. Einige Dinge könnten wir sogar korrigieren, z. B. wird der Unterschied zwischen 5-Achs-Anhängerzug und 5-Achs-Sattelzug um immerhin 500 Franken kleiner. Das haben Sie nicht gesagt, Herr Giezendanner; ich begreife auch, warum Sie das nicht gesagt haben.

Wenn wir bei den bisherigen Abgabesätzen bleiben würden, könnten wir die von Ihnen – und vehement von Herrn Bircher Peter – geforderte Kostendeckung nicht mehr erreichen, vor allem, wenn wir daran denken, dass die Erhöhung, über die wir hier reden, erst 1995 in Kraft gesetzt werden soll. Bei den Abgabesätzen dürfen wir nicht auf ein einziges Resultat der Strassenrechnung abstellen, sondern müssen einen Mehrjahresvergleich machen. Dieser Vergleich zeigt, dass der Schwerverkehr die Kostendeckung bisher noch nie voll erreicht hat.

Die Antragsteller der Minderheit I (Giezendanner) wollen die Anhänger nicht mehr separat erfassen. Das würde den Vollzug erleichtern, vereinfachen; das stimmt. Aber man muss sich fragen, weshalb diese Lösung nicht schon 1985 eingeführt

wurde, und da trifft nicht Sie, Herr Giezendanner, aber doch das Parlament eine gewisse Schuld.

Das Parlament hat eine solche Lösung damals verworfen, weil es für Anhänger eben eigene Abgabesätze braucht, und das aus folgenden Gründen – ich möchte Ihnen das in Erinnerung rufen –: Die Anhänger werden auch bei der Motorfahrzeugsteuer separat erfasst; sie brauchen eine eigene Nummer. Wenn für einen Anhänger die Nummer abgegeben wird, kann die Schwerverkehrsabgabe pro rata zurückerstattet werden. Damit es keinen Missbrauch geben könnte, müsste man auch jeden Lastwagen mit Anhängerkupplung als Lastenzug behandeln; das wäre vor allem gegenüber den kleinen Transporteuren – Sie wissen das, und Sie sind ja immer ehrlich, Herr Giezendanner – ungerecht. An der Grenze müssten wir dagegen auf die aktuelle Fahrzeugkombination abstellen, und das wäre gegenüber dem inländischen Schwerverkehr ungerecht. Ich habe auch etwas Mühe, das Votum von Herrn Giger zu verstehen. Was er empfiehlt, ist inkonsequent, was sonst bei Herrn Giger nicht vorkommt. Man kann nicht beklagen, dass die Pauschalabgabe Fahrzeuge benachteiligt, die wenig fahren, und zugleich, wie offensichtlich die FDP-Fraktion – ich hoffe, dass ich sie hier noch umstimmen kann –, Nichteintreten für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe beantragen.

Meine verehrten Damen und Herren der FDP-Fraktion, eben gerade die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe heilt diesen von Herrn Giger angesprochenen Mangel. Deshalb ist es inkonsequent, jetzt mit der Minderheit I (Giezendanner) zu stimmen und dann den Bundesbeschluss C abzulehnen. Gerade mit dem Bundesbeschluss C – Herr Giger, sagen Sie das Ihren Leuten noch – wollen wir das Uebel korrigieren, das Sie angesprochen haben.

Die Minderheit II (Schmid Peter) will bedeutend höhere Abgabesätze, als der Bundesrat vorschlägt. Ein «28-Tönnner» müsste dann 5200 Franken bezahlen, heute bezahlt er 3000 Franken. Der Vorschlag des Bundesrates ist, wie immer, schön in der Mitte: 4000 Franken. Der Tarif würde um 73 Prozent höher sein als heute. Ich möchte Sie bitten, diesen Antrag ebenfalls abzulehnen. Wir haben die 28-Tonnen-Limite, Herr Schmid, und auch beim Ueberlauf müssen die Fahrzeuge bezahlen. Diese Erhöhung ist somit ungerecht, und ich möchte Sie bitten, diesem Antrag nicht zu folgen.

Auch den Antrag der Minderheit III (Binder) bitte ich Sie abzulehnen. Herr Binder hat kritisiert, dass wir diesen Beschlussentwurf erst heute behandeln; das ist nicht unser Problem. Wir haben diesen Beschlussentwurf im Januar 1992 im Bundesrat verabschiedet, und Sie haben diese Vorlage auf Eis gelegt. Ich bedaure das sehr. Wenn Sie das Stichwort Betroffenheitsgesetzgebung aufnehmen, dann wollen wir eben in der Verkehrspolitik keine Betroffenheitsgesetzgebung; wir wollen das verhindern.

Jedermann, jedes Dorf und jede Stadt in diesem Land, muss lernen, die Lasten und den Nutzen gemeinsam zu tragen. In diesem Sinne möchte die Minderheit III (Binder) mit der Streichung von Artikel 20 Absatz 2 mehr Flexibilität erreichen. Für diesen Zweck ist die Streichung aber nicht das richtige Mittel. Wenn wir diesen Absatz streichen, dann haben wir überhaupt keine Abgabesätze mehr, und wir würden ein wesentliches Element aus der Vorlage herausbrechen. Das dürfen wir nicht tun; wir müssen bedenken, dass es sich hier um direkt anwendbares Verfassungsrecht handelt.

Herr Meier Hans geht mit der von ihm vorgeschlagenen Abgabe noch weiter als die Minderheit II (Schmid Peter). Die Bemerkung, dass die Lastwagen Zerstörer und Verpester seien, möchte ich zurückweisen als einer, der aus dem Berggebiet kommt, aus dem Randgebiet. So kann man natürlich die Lastwagen und die Strasse auch nicht verteufeln. Was wäre mit diesem Land, wenn wir keine Strassen hätten? Was wäre mit diesem Land, wenn wir nicht Lastwagen hätten, die auch abgelegene Gebiete bedienen und nicht nur das Zürcher Unterland, sondern eben auch in die Täler hineinfahren, in das Löttschental, in das Engstligental, wo keine Züge verkehren?

Ich möchte Sie auch bitten, dem Antrag Meier Hans nicht zuzustimmen. Er will einen «28-Tönnner» mit 6800 Franken belasten. Er will eine über hundertprozentige Erhöhung. Diese

Zahlen sprechen Klartext. Ich brauche es nicht weiter zu begründen.

Herr Friderici Charles möchte die Lastwagenanhänger von der Schwerverkehrsabgabe befreien. Das dürfen wir auch nicht hinnehmen. Die Anhänger verursachen erhebliche Wegekosten. Die Unterdeckung im Jahr 1989 betrug bei den Anhängern 7 Prozent. Der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission möchten die Kategorien absichtlich nicht verändern. Ich habe das mehrmals erklärt. Sonst wäre das Gleichgewicht im System gefährdet. Wir wollen nicht nach oben korrigieren, und wir wollen nicht nach unten korrigieren.

Deshalb möchte ich Sie dringend bitten, der Kommissionmehrheit und dem Bundesrat zu folgen, denn sonst würden Ungerechtigkeiten entstehen. Wäre es zum Beispiel zu verantworten, dass für einen leichteren Lastwagen von 4 Tonnen eine Abgabe von 650 Franken bezahlt werden muss und für einen Anhänger von über 8 Tonnen überhaupt keine Abgabe verlangt würde? Ich glaube, das zeigt klar auf, dass wir auch diesen Antrag nicht annehmen können.

Schliesslich zum Antrag von Herrn Steinemann: Ich muss gestehen, der Antrag ist auch für mich sympathisch. Er ist deshalb sympathisch, weil er auch sympathisch und zurückhaltend begründet wurde. Und der Nachdoppler, Herr Scherrer Jürg, hat noch den Vergleich mit dem Skisport gebracht. Damit hat er mich schon in die Enge getrieben; aber ich muss einmal mit ihm einen Tee trinken, weil der Vergleich mit dem Skisport schlecht gewählt und vor allem nicht richtig ist. Ich muss mit Ihnen über Zahlen des Skisports reden; da bin ich Fachmann. Sie sind es nicht.

Ich muss Ihnen aber sagen, dass wir Härten für den Kombiverkehr – wie ich und auch beide Kommissionssprecher bereits gesagt haben – in der Verordnung korrigieren werden. Das können wir korrigieren. Es ist zu überlegen, ob man bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe solche Schwierigkeiten in Kauf nehmen soll. Es handelt sich um eine Uebergangslösung, und wir werden dieser Sache die nötige Aufmerksamkeit schenken.

Aber ich möchte Sie bitten, konsequent zu bleiben, wie das Herr Giezendanner von uns verlangt, und so beantrage ich Ihnen konsequenterweise, alle sechs zusätzlichen Anträge abzulehnen.

M. Friderici Charles: Une courte remarque personnelle à l'intention de M. Schmid Peter: Non seulement il n'a rien compris, mais en plus il est venu le confirmer au micro.

Monsieur le Président de la Confédération, la proposition de la minorité I (Giezendanner), présentée par M. Giezendanner et que je soutiens, ne coûterait pratiquement pas un centime à la Confédération. En effet, à l'alinéa 2 lettre a, il est mentionné: «pour les camions, les véhicules articulés et les trains routiers....» Donc, un train routier de 28 tonnes paierait 4000 francs comme aujourd'hui. Simplement, il y a une différence entre le véhicule articulé, où l'on prend, sur le permis, le poids total autorisé, alors que pour l'imposition des camions et des trains routiers on prend le poids total du véhicule, et non le poids total de l'ensemble routier autorisé. Telle est la seule différence. Pour la caisse fédérale, cela ne ferait pratiquement aucune différence.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission

Abs. 2 Bst. a – Al. 2 let. a

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II	34 Stimmen
Für den Antrag Meier Hans	32 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit II	Minderheit

Dritte, namentliche Eventualabstimmung Troisième vote préliminaire, par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aguet, Bär, Baumann, Bäumlín, Béguelin, Bircher Peter, Bircher Silvio, Bischof, Blatter, Bodenmann, Borel François, Brügger Cyrill, Bühler Simeon, Bühlmann, Bürgi, Caccia, Carobbio, Caspar-Hutter, Columberg, Daepf, Danuser, Darbellay, de Dardel, David, Deiss, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberger, Fankhauser, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Sursee, Gardiol, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Grossenbacher, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Halter, Hämmerle, Hari, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Jöri, Keller Anton, Kühne, Ledergerber, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Maeder, Matthey, Mauch Ursula, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Nabholz, Nebiker, Raggenbass, Rebeaud, Rechsteiner, Robert, Ruckstuhl, Ruffi, Rutishauser, Rychen, Schmid Peter, Schnider, Segmüller, Seiler Rolf, Spielmann, Stalder, Stamm Judith, Steiger, Steinegger, Strahm Rudolf, Thür, Tschäppät Alexander, Vollmer, Wannier, Wick, Zisyadis, Zölch, Züger, Zwygart (96)

Für den Antrag der Minderheit I stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité I:

Aregger, Aubry, Berger, Bezzola, Binder, Bonny, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Bühler Gerold, Cavadini Adriano, Ghevallaz, Circèra, Comby, Couchepin, Dettling, Dreher, Duret, Eggly, Epiney, Etique, Eymann Christoph, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Giezendanner, Giger, Gobet, Gros Jean-Michel, Guinand, Gysin, Heberlein, Hildbrand, Jenni Peter, Keller Rudolf, Kern, Leuba, Loeb François, Maître, Mamié, Maspoli, Mauch Rolf, Maurer, Miesch, Moser, Müller, Nabel, Neuenschwander, Oehler, Peray, Philipona, Pidoux, Pini, Poncet, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruf, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scheurer Rémy, Schwab, Stamm Luzi, Steinemann, Stucky, Suter, Tschopp, Tschuppert Karl, Vetterli, Wittenwiler, Wyss Paul, Wyss William, Zwahlen (77)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Schmied Walter

(1)

Abwesend sind – Sont absents:

Allenspach, Baumberger, Blocher, Brunner Christiane, Bundi, Camponovo, Cotti, Duvoisin, Engler, Hegetschweiler, Jaeger, Leemann, Leuenberger Moritz, Marti Werner, Mühlmann, Scheidegger, Scherrer Werner, Seiler Hanspeter, Sieber, Spoerry, Steffen, Theubet, Weder Hansjürg, Wiederkehr, Ziegler Jean (25)

Präsident Schmidhalter stimmt nicht

M. Schmidhalter, président, ne vote pas

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit III	Minderheit

Abs. 2 Bst. b – Al. 2 let. b

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	84 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I/ Friderici Charles	55 Stimmen

Abs. 2 Bst. c – Al. 2 let. c

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	88 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	55 Stimmen

Abs. 2 Bst. d – Al. 2 let. d

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Steinemann
Dagegen

Minderheit
offensichtliche Mehrheit

Art. 20 Abs. 3

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Cavadini Adriano, Bezzola, Binder, Caccia, Deiss, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Die Abgabesätze können mit einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

Minderheit II

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Streichen

Art. 20 al. 3

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Cavadini Adriano, Bezzola, Binder, Caccia, Deiss, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Les taux de redevance peuvent être adaptés, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral soumis au référendum.

Minorité II

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Biffer

M. Cavadini Adriano, porte-parole de la minorité I: La proposition de la minorité I (Cavadini Adriano) que nous formulons dans cet arrêté se retrouvera par analogie dans l'arrêté B sur la vignette autoroutière. Pourquoi cette minorité? Le Conseil fédéral prévoit, à l'alinéa 3, une adaptation automatique à l'évolution des prix de la redevance sur les poids lourds, ainsi que, dans l'arrêté B, celle de la vignette autoroutière. Cette décision serait de la compétence du Conseil fédéral, qui pourra la prendre par voie de simple ordonnance.

Avec ma proposition, je ne conteste pas le principe de l'adaptation des taux de la redevance sur les poids lourds, mais étant donné que cette redevance doit couvrir les frais et les coûts occasionnés par le trafic poids lourds, il faut que l'augmentation soit justifiée par le compte routier. Voilà pourquoi j'ai présenté à la commission cette proposition selon laquelle si le compte routier présente un déficit, une augmentation de la redevance se justifie. Le Conseil fédéral présentera au Parlement le compte routier comme base du calcul. En même temps, le Parlement pourra décider quant à l'augmentation qui nous sera proposée et sa décision sera soumise au référendum facultatif.

De plus, il ne faut pas oublier que si nous suivons le Conseil fédéral et la majorité de la commission à l'alinéa 3, nous introduisons dans la constitution un élément d'indexation d'une taxe qui va contre l'esprit de lutte contre l'inflation. Nous essayons aujourd'hui en Suisse de combattre l'inflation qui est en grande partie une inflation indigène, c'est-à-dire que nous créons nous-mêmes. Avec sa version, le Conseil fédéral se voit pratiquement autorisé à suivre l'évolution des prix, tandis que ma proposition permet une augmentation, mais seulement si elle est justifiée par le compte routier.

Encore un autre argument: si nous acceptons la proposition du Conseil fédéral, il y a le risque que, lors de la votation populaire sur cet article constitutionnel, les opposants utilisent cet argument pour combattre la redevance, tandis qu'avec ma proposition cet élément ne pourra plus être utilisé parce que l'augmentation sera possible, mais elle pourra être soumise à la décision du Parlement, avec à la limite une possibilité de référendum; cet argument ne pourra donc pas être utilisé par les

opposants, soit contre la redevance sur les poids lourds, soit contre la vignette autoroutière.

C'est donc pour cette raison que je vous invite à appuyer la proposition de la minorité I, qui est soutenue aussi par la majorité du groupe radical.

Fischer-Seengen, Sprecher der Minderheit II: Eine starke Minderheit bildet die Minderheit II der Kommission. Gemäss Bundesrat und Mehrheit sollen die Abgabesätze auf dem Verordnungsweg der Teuerung angepasst werden können. Dagegen sprechen verschiedene Argumente:

1. Grundsätzlich ist heute das Indexdenken nicht mehr zeitgemäss. In vielen Gebieten macht man den Versuch, von diesem Indexdenken wegzukommen; aber ausgerechnet hier schlägt nun der Bundesrat einen Indexautomatismus vor, der neu eingeführt werden soll, und zwar dort, wo er früher nicht bestanden hat. Neuere Erkenntnisse, die gegen diese Indexautomatismen sprechen, werden durch den Bundesrat geradezu in das Gegenteil verkehrt. Dazu kann ich nicht ja sagen.

2. Die Teuerung ist für diese Abgabesätze der falsche Anknüpfungspunkt. Als diese Abgabe seinerzeit eingeführt wurde, wollte man ein Mittel zum Ausgleich der Strassenrechnung schaffen. Das Ergebnis der Strassenrechnung müsste demnach der Anknüpfungspunkt für diese Anpassung der Abgaben bilden und nicht die Teuerung. Uebrigens: Die Strassenrechnung war in vielen Kategorien bisher schon ausgeglichen. Mit der Erhöhung der Treibstoffzölle ist sie ohne jeden Zweifel auch insgesamt ausgeglichen. Es wird sogar zu einer wesentlichen Ueberdeckung kommen.

3. Völlig neu ist, dass die Exekutive die Höhe von Abgaben auf dem Verordnungsweg festlegen kann. Bisher war es so, dass man sogar die Höhe dieser Abgaben auf Verfassungsstufe festgelegt hat, und zwar nicht nur die Verkehrsabgaben, sondern zum Beispiel auch die Ansätze der Warenumsatzsteuer. Der Vorschlag des Bundesrates bzw. der Antrag der Kommissionmehrheit würde bedeuten, dass der Bundesrat auf dem Verordnungsweg die Bundesverfassung abändern könnte. Nach meinem Verständnis und meinem Rechtsempfinden ist das völlig undenkbar. Die Ansätze sind in der Verfassung festgelegt. Folglich sollen auch Änderungen nur auf dem Weg über eine Verfassungsänderung vorgenommen werden können.

Wenn Sie dem Antrag des Bundesrates und der Mehrheit der Kommission folgen, so geben Parlament und Volk das Heft aus der Hand. Sie stärken die Machtfülle des Bundesrates und der Verwaltung in völlig unzulässiger und unverantwortbarer Weise. Dies möchte ich und möchte die Minderheit II nicht zulassen.

Ich bitte Sie deshalb, der Minderheit II (Fischer-Seengen) oder allenfalls, wenn Sie nicht so weit gehen können, mindestens der Minderheit I (Cavadini Adriano) zuzustimmen.

M. Frey Claude: Au nom du groupe radical, nous intervenons ici non seulement pour cet alinéa 3, mais aussi par gain de temps en ce qui concerne la délégation de compétence prévue pour la vignette, ainsi nous ferons d'une pierre deux coups.

Monsieur le Président de la Confédération, en vous demandant de biffer cet alinéa, nous souhaitons faire votre bonheur malgré vous. Vous demandez la compétence de pouvoir, par ordonnance, adapter à l'évolution du coût de la vie et la taxe poids lourds et la vignette. En cela, vous commettez une faute politique et vous allez avoir un lourd handicap lors de la votation populaire. Et pour le prouver, Monsieur le Président de la Confédération, je vais vous raconter une petite histoire: en 1991, le Conseil d'Etat neuchâtelais décide de demander la même compétence, c'est-à-dire d'indexer la taxe cantonale pour les automobiles, le Grand Conseil vote cette compétence, on est comme par hasard en juin, juste avant les vacances d'été; malgré ce handicap, le référendum est lancé et pendant les quelques semaines des vacances d'été de juillet et d'août, 25 000 signatures sont récoltées, ce qui signifie pour le canton de Neuchâtel un record historique, parce que cela représente le quart du total du corps électoral neuchâtelais.

Monsieur le Président de la Confédération, que croyez-vous

qu'il arriva? Ce fut la taxe qui creva. Le Conseil d'Etat, et c'était une innovation anticonstitutionnelle, mais pratique, n'a même pas organisé le scrutin populaire, tant il était évident qu'il allait au-devant d'un échec. Alors qu'il n'en avait plus la compétence – ça avait été voté par le Grand Conseil, puis soumis au référendum – il a retiré le projet et le Grand Conseil a voté une adaptation modérée de la taxe, mais sans la compétence de l'indexation, parce que c'est à cette compétence que le peuple en avait.

Alors, j'aimerais que cet exemple serve de leçon et qu'on ne fasse pas ici, à l'échelon national, l'erreur qui avait été faite dans mon canton, parce que, Monsieur le Président de la Confédération, si on évite cette erreur, vous gagnerez et du temps et de l'argent. Et surtout, et nous en sommes là à l'essentiel, il n'appartient pas aux collectivités publiques, en matière d'indexation à l'évolution du coût de la vie de donner le mauvais exemple. M. Cavadini Adriano vient de le rappeler, il s'agit de se battre sur le front de l'inflation et les pouvoirs publics n'ont pas à prévoir de telles clauses. Monsieur le nouveau Monsieur Prix, vous serez d'accord avec moi, ce serait un très mauvais exemple que de donner cette compétence-là au seul Conseil fédéral. Avez-vous déjà vu un exécutif qui a la compétence d'augmenter une taxe et qui ne le fasse pas? Cela ne s'est jamais vu ni en Suisse ni ailleurs. La compétence que vous demandez à l'alinéa 3, c'est pratiquement l'indexation automatique. Dans la réalité ce sera ça et même vos dénégations ultérieures ne suffiront pas à calmer nos craintes.

Alors, nous vous demandons de biffer cet alinéa 3 soutenu par la majorité de la commission. Le groupe radical vous demande de suivre les propositions de la minorité I, ces dernières ayant au moins le côté pratique de permettre une adaptation, en venant devant le Parlement et en prévoyant le référendum facultatif. Cela nous paraît indispensable pour qu'en votation populaire, le projet dont nous parlons, ne capote simplement pas. Ce serait un tout petit peu dommage pour ce détail-là, mais qui est un détail important, parce que c'est une faute de principe que le Conseil fédéral a commise. Je vous demande de rejeter la proposition de la majorité de la commission.

Président: Die LdU/EVP-Fraktion teilt mit, dass sie den Antrag der Kommissionmehrheit unterstützt.

Vollmer, Berichterstatter: Herr Frey Claude hat eben gesagt, es sei eigentlich ein Detail, aber es gehe hier um das Prinzip. Ich möchte den Rat bitten, nicht mit Prinzipien, sondern mit der Vernunft zu arbeiten und gleichzeitig auch die Proportionen zu wahren. Es geht hier nicht darum, dass die Kommissionmehrheit mit dem Bundesrat einen Indexautomatismus in der Verfassung verankert, überhaupt nicht! Wir geben dem Bundesrat lediglich die Kompetenz, mindestens bei der Teuerung eine Anpassung vornehmen zu können, wenn es nach einer Anzahl Jahre angezeigt ist. Er muss sie nicht vornehmen; er kann sie vornehmen. Von einem Automatismus zu sprechen, ist völlig falsch.

Jetzt geht es um die Proportionen, Herr Fischer-Seengen und Herr Cavadini Adriano. Die Minderheit II (Fischer-Seengen) will nicht einmal dem Parlament die Kompetenz geben, mit einem referendumpflichtigen Erlass eine Anpassung vorzunehmen, und zwar weder für den Bereich der Schwerverkehrsabgabe noch für die Autobahnvignette.

Nehmen wir einmal an, wir wollen in zehn Jahren eine Anpassung des Preises für die Autobahnvignette vornehmen, vielleicht von 40 auf 48 Franken, wie wir jetzt nach zehn Jahren von 30 auf 40 Franken gehen. Finden Sie es nicht absolut übertrieben, wenn wir dann gemäss Antrag der Minderheit II (Fischer-Seengen) die Verfassung ändern und eine Volksabstimmung obligatorisch organisieren müssen?

Sie sprechen immer von der Verwesentlichung der Demokratie, und hier in diesem kleinen Detail, wo wir dem Bundesrat eine Kompetenz geben, von der er nicht automatisch Gebrauch machen muss, wollen Sie plötzlich diese Kompetenz ausschalten und neue Volksabstimmungen organisieren, um diese allenfalls vielleicht einmal notwendige Teuerungsanpassung vornehmen zu können. Ich meine, wir hätten hier die Proportionen zu wahren.

In dem Sinne bittet Sie die Kommissionmehrheit, beide Minderheitsanträge abzulehnen. Der Bundesrat wird von dieser Kompetenz sehr zurückhaltend Gebrauch machen. Wir haben als Parlament in unserer Oberaufsichtsfunktion immer noch die Möglichkeit, dem Bundesrat allfällige Vorgaben zu machen. Aber hier eine Kompetenz nicht zu erteilen, um später mit referendumpflichtigen Erlassen die Gesetzesmaschinerie, die Volksabstimmungsmaschinerie in Gang zu setzen, steht in keinem Verhältnis zu dem, was hier der Bundesrat als seine Kompetenz beansprucht.

In diesem Sinne bitten wir Sie mit Ueberzeugung: Stimmen Sie mit der Kommissionmehrheit, geben wir dem Bundesrat diese Kompetenz. Es ist weiss Gott eine Kompetenz, die in anderen Bereichen, wenn es um die Festlegung von Preisen geht, völlig unbestritten ist. Wenn es um die Preise der Bundesbahnen geht, hat das Parlament auch nichts zu sagen, das Volk hat nichts zu sagen. Hier geht es wirklich nur um diese kleine Möglichkeit der Anpassung an die Teuerung, nicht um den Automatismus.

Ich glaube, wir sollten hier die Proportionen wahren und mit der Mehrheit dem Bundesrat zustimmen.

M. Caccia, rapporteur: Quand on parle de renchérissement, il y a normalement difficulté s'il s'agit de payer; les choses changent s'il s'agit de recevoir.

Nous sommes ici dans un domaine où le seul à se réjouir du renchérissement est le Conseil fédéral, tous les autres devront payer, ce qui explique les réactions à ce propos.

Au nom de la majorité de la commission, je voudrais souligner qu'il s'agit de la forme potestative qui figure à l'alinéa 3 de cet article, «Le Conseil fédéral peut», il n'est pas obligé, et il est faux, je crois, de parler d'un automatisme lié à l'évolution des prix. On a assez largement souligné, en commission, qu'il ne s'agissait aucunement d'une adaptation à l'évolution de l'indice des prix, mais d'une évaluation du compte routier.

Les deux propositions de minorité qui vous sont présentées ont été discutées en commission. La proposition de la minorité II (Fischer-Seengen) est plus compréhensible puisqu'elle se propose de limiter aussi la validité de cet arrêté. On comprend mieux aussi la position de la majorité de la commission qui dit non à cette proposition parce que, pour un arrêté qui n'a pas de limites de validité, il serait évidemment inopportun de n'avoir aucune clause pour l'adaptation des taux de redevance, cela impliquerait de passer de nouveau par une modification constitutionnelle. La majorité de la commission a donc refusé, par 13 voix contre 9, la proposition de la minorité II (Fischer-Seengen).

La minorité I (Cavadini Adriano) s'approche un peu plus de l'idée qu'il faut trouver un instrument pour adapter les taux de redevance en passant non pas par la modification constitutionnelle, mais par la voie législative. Cette proposition a été refusée en commission par 13 voix contre 10.

La majorité de la commission vous invite donc à donner au Conseil fédéral la compétence d'adapter le cas échéant, et selon l'évolution du compte routier, le taux de redevance du trafic lourd.

Vous retrouverez évidemment les mêmes arguments à l'arrêté B concernant la vignette autoroutière.

M. Schmied Walter: Je m'adresse ici à M. Vollmer, rapporteur de la commission, et je m'inscris en faux contre l'affirmation faite ici que ceux qui se déclarent en faveur de la minorité II (Fischer-Seengen) font preuve d'un manque de bon sens. C'est par trop simplifier le problème dans la mesure où il s'agit d'un renchérissement, comme on vient de le discuter ce matin, qui permet à la Confédération d'encaisser 100 millions supplémentaires. L'exercice que nous faisons ici peut se répéter sur dix ans, ce qui représente alors un milliard de francs supplémentaires. Je crois que ces chiffres autorisent notre Parlement à se prononcer maintenant, puis à revoir le problème dans dix ans.

On peut donc sans autre, comme vous l'avait proposé l'UDC ce matin, accepter la proposition de biffer cela, ce qui nous permettra de rouvrir un débat dans dix ans lorsque l'arrêté deviendra caduc.

Bundespräsident Ogi: Ich möchte mich zunächst zum Antrag der Minderheit I (Cavadini Adriano) äussern. Die Antragsteller sind damit einverstanden, dass die Schwerverkehrsabgabe in Zukunft der Teuerung angepasst werden kann. Sie wollen aber – darauf möchte ich Sie hinweisen – für eine solche Anpassung den Weg des Referendums offenhalten.

Wie müsste man nach diesem Antrag konkret vorgehen? Ich könnte mir folgendes Szenario vorstellen: Im Jahr 2000 stellt der Bundesrat den Antrag, die Schwerverkehrsabgabe um 5 Prozent zu erhöhen. Dieser Antrag wird anschliessend in den eidgenössischen Räten beraten. Nehmen wir an, dass die Räte ebenfalls eine Erhöhung von 5 Prozent beschliessen würden. Diesem Beschluss für 5 Prozent – ich muss bei diesen Zahlen bleiben – müsste dann das Volk eventuell auch noch zustimmen. Wenn es um die 5 Prozent geht, wäre die Erhöhung dann im Jahre 2004 möglich. Ich frage mich, ob das verhältnismässig wäre. Erst recht, wenn wir daran denken, dass zu jenem Zeitpunkt wohl eher die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ein Thema sein wird.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Minderheit I (Cavadini Adriano) abzulehnen.

Ich will noch etwas zum Antrag der Minderheit II (Fischer-Seengen) sagen: Herr Fischer, was wir damit machen wollen, ist eigentlich Deregulieren. Ich bin deshalb überrascht, dass Sie hier wieder regulieren wollen. Wir möchten keine unnötigen Gesetze ins Parlament bringen, Sie aber wollen dem Parlament weitere Vorlagen des Bundesrates unterbreiten. Der von Bundesrat und Mehrheit der Kommission vorgeschlagene Absatz 3 ist lediglich eine Kompetenzbestimmung.

Herr Frey Claude, ich danke Ihnen sehr für die Anekdote à la Frey, «bien racontée et à votre façon». Aber ich möchte Ihnen jetzt antworten – es gibt ja immer ein Aber, und Sie müssen das akzeptieren –: Wenn wir vor dem Jahre 2000 auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe umsteigen können, werden wir von diesen Bestimmungen kaum Gebrauch machen; wenn wir aber nicht vor dem Jahre 2000 auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe umsteigen können, sollten wir, sollte der Bundesrat die Abgabe an die Teuerung anpassen können. Sonst werden die Tarife dauernd entwertet. Deshalb ist der schöne Vergleich, den Sie so wunderschön auf französisch erläutert haben, hier nicht stichhaltig. Die Kaufkraft der zweckgebundenen Gelder in der Treibstoffzollkasse würde dann dauernd sinken. Wir müssen irgendeinen Mechanismus einbinden oder einfügen, und zwar über den Bundesrat. Damit er einmal reagieren und entscheiden kann, müssen wir diese Möglichkeit vorsehen.

Die Kosten für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen, auch die schöne Umfahrung in Neuenburg – die schönste Umfahrung einer Stadt, die beispielhafteste Umfahrung mit einer Nationalstrasse – müssen wir bezahlen. Wir bezahlen sie ja seitens Bern mit recht grossen Beiträgen. Wir sollten auch für die Neat Geld bekommen, damit wir die Neat bauen können.

Diese Teuerungsklausel ist für uns gerechtfertigt, und ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir das alles in engen Grenzen halten werden. Nur wenn die Teuerung ausgewiesen ist, wird der Bundesrat handeln. Hören Sie zu, bevor Sie die Erklärung vorbereiten; vielleicht kann ich Sie noch umstimmen, damit wir etwas Zeit gewinnen. Nur wenn eine Anpassung mit der Strassenrechnung vereinbar ist, das sieht auch die Botschaft deutlich vor – auf Seite 19, vielleicht haben Sie es gelesen, aber wenn Sie es nicht gelesen haben, dann lesen Sie es vielleicht noch –, wird der Bundesrat handeln. Schliesslich soll eine Anpassung an die Teuerung nicht jedes Jahr, sondern nur etwa alle drei bis fünf Jahre erfolgen. Also auch hier ist der Vergleich mit Neuenburg nicht ganz gerechtfertigt.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat diese Kompetenz zu geben. Er wird davon zurückhaltend Gebrauch machen, das möchte ich auch Herrn Fischer-Seengen sagen.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit II (Fischer-Seengen) abzulehnen.

Cavadini Adriano, Sprecher der Minderheit I: Vielleicht hat man mich falsch verstanden.

1. Wir sind gegen eine Anpassung an die Teuerung, aber nicht gegen eine Anpassung an die Strassenrechnung.

2. Wenn die Räte diese Anpassung beschliessen, dann ist nur ein fakultatives Referendum notwendig, nicht ein obligatorisches Referendum. Wenn das Referendum nicht ergriffen wird, dann gilt die Entscheidung der Räte. Das ist ein fakultatives und nicht ein obligatorisches Referendum.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit I

66 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit

61 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit I

82 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit II

38 Stimmen

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu.

Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr

La séance est levée à 13 h 00.

92.012

**Strassenbenützungsabgaben.
Verlängerung und Neugestaltung
Redevances sur l'utilisation des routes.
Prorogation et refonte**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 405 hiavor – Voir page 405 ci-devant

Art. 20 Abs. 4, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 20 al. 4, 5

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 20 Abs. 6

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Schmid Peter, Diener, Herczog, Steiger)

Streichen

Eventualantrag Strahm Rudolf

(falls der Antrag der Minderheit abgelehnt wird)

.... gemäss Artikel 36ter und für die Deckung erfassbarer externer Kosten verwendet.

Art. 20 al. 6

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Schmid Peter, Diener, Herczog, Steiger)

Bitter

Proposition subsidiaire Strahm Rudolf

(en cas de rejet de la proposition de la minorité)

.... en vertu de l'article 36ter et pour couvrir les coûts externes calculables.

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Zur Neugestaltung der weiterzuführenden Strassenbenützungsabgaben gehört die Einführung der Zweckbindung. Bis jetzt kam der Reinertrag der Schwerverkehrsabgabe – wie übrigens auch der Autobahnvignette – der allgemeinen Bundeskasse zugute. Das EVED will dies nun anders und führt dazu zwei Gründe an:

1. Die Schweiz sollte vermeiden, dass die erhobenen Abgaben wegen ihrer Verwendung eine Art Steuercharakter erhielten und damit im Gegensatz zu internationalen Vereinbarungen stünden, welche solche Abgaben als zweckbestimmte Gebühren verstehen.

2. Die Kantone könnten nur dann in den Genuss von solchen Geldern gelangen, wenn diese Gelder ebenfalls gemäss Artikel 36ter BV für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr eingesetzt würden.

Zum ersten Punkt: Angesichts unserer nicht gerade übervollen Bundeskasse scheint es uns anachronistisch zu sein, das Prinzip der Zweckbindung auf weitere Einnahmequellen auszuweiten. Bereits die Hälfte des Treibstoffgrundzolls und der gesamte Zollzuschlag fliessen in den Strassenfonds, ohne dass wirklich alle Kosten, die der Strassenverkehr verursacht, über diese Kasse abgewickelt werden. Also wird leider weiterhin die allgemeine Bundeskasse dafür aufkommen, neustens ohne Gegenleistung, während immer mehr Geld für den eigentlichen Strassenverkehr zur Verfügung steht und zu erneuten Sachzwängen im Strassenbau führt.

Wenn diese Zweckbindung zugunsten einer europäischen Harmonisierung des Strassengebührens systems eingeführt werden sollte, wären wir sehr dafür, wenn auf der anderen Seite nicht weiterhin in diesem übertriebenen Ausmass schon die Treibstoffzölle dieser Zweckbindung unterworfen wären.

Natürlich würden sich die Automobilverbände und diejenigen, die sie in diesem Rat vertreten, einmal mehr darüber beklagen, dass die Automobilisten ständig als Milchkuhe der Nation gehalten müssten. Ihnen möchte ich doch einmal zu bedenken geben, dass die Autofahrer keine arme kleine Minderheit in diesem Lande sind: Die erdrückende Mehrheit der Autofahrerinnen und Autofahrer, vielleicht 4 Millionen an der Zahl, sind doch auch Steuerzahler. Ja, ich behaupte, diese beiden Bevölkerungsgruppen sind nahezu miteinander identisch, es sind keine sich feindlich gegenüberstehende Lager. Darum meine ich, es gebe nichts Gerechteres als eine Besteuerung des Strassenverkehrs. Denn keine Bevölkerungsgruppe hat nur annähernd so viele Repräsentanten und verteilt sich so gleichmässig auf alle Bevölkerungsschichten und Landestteile wie die Autobenützerinnen und Autobenützer und jene, die von den Fahrten und Gütertransporten profitieren. Denn auf diese können ja die Transportunternehmer ihre Gebühren auch überwälzen.

Wenn sich also das EVED den internationalen Gepflogenheiten anpassen will, könnte und müsste es gleichzeitig veranlassen, dass andere Zweckbindungen dafür fallen. Solange es aber so bleibt, wie es ist, halten auch wir am bisherigen System fest.

Zum zweiten Punkt: Eine weitere Oeffnung der Strassenkasse zugunsten der Kantone halten wir ebenfalls nicht für vordringlich. Schon jetzt beziehen diese Gelder aus den Treibstoffzöllen, und das wird weiterhin so bleiben. Allzuviel tut auch da nicht gut, wenn wir bedenken, dass auch die Kantone ihren Strassenbau über die allgemeine Staatskasse zusätzlich finanzieren. Wenn genug Geld vorhanden ist, wird es ja bekanntlich ausgegeben. Ueberhaupt hören wir jetzt von jenen, die das professionelle Sparen auf ihre Fahne geschrieben haben, keinerlei Sparappelle. Die Ausgabenbremse, nach der dann jeweils gerufen wird, ist ein sehr parteiliches Instrument. Sie wird mit schöner Regelmässigkeit immer dann versagen, wenn Strassenausgaben zur Diskussion stehen.

Daher ersuche ich Sie im Namen der Minderheit, diesen Streichungsantrag zu unterstützen. Entziehen Sie der Bundeskasse nicht noch mehr Gelder, und lassen Sie es nicht zu, dass in Zeiten der Finanzknappheit ausgerechnet jene Art von Verkehr weiterhin gefördert wird, die uns künftig gesundheitlich und ökologisch zusätzlich noch teurer zu stehen kommt.

Strahm Rudolf: Mein Eventualantrag ist ein Ergänzungsantrag zur Formulierung der Kommissionsmehrheit. Er käme nur dann zum Zug, wenn der Streichungsantrag der Minderheit Schmid Peter nicht durchkäme.

Ich beantrage, dass die Zweckbindung des Ertrages aus der Schwerverkehrsabgabe etwas modifiziert wird, nämlich dass der Ertrag nicht nur wie der Zollzuschlag gemäss Artikel 36ter BV verwendet wird, also nicht nur zweckgebunden für die Strassenkasse und für den Strassenbau, sondern dass er auch zur Deckung erfassbarer externer Kosten eingesetzt werden kann – und zwar der externen Kosten, soweit sie dem Schwerverkehr zugeordnet werden können.

Es ist allgemein anerkannt, dass der Verkehr die Wegekosten tragen und die Investitionen finanzieren soll. Das ist ja der tiefere Sinn der Zweckbindung für die Strassenkasse. Es ist aber auch anerkannt, von der Gesamtverkehrskonzeption her, von bundesrätlichen Voten her, dass der Verkehr auch die externen Kosten bezahlen soll.

Welches sind die externen Kosten, die ungedeckten Kosten, die vom Verkehr noch anderweitig verursacht werden? Ungedekte Kosten sind Sozialkosten, d. h., es sind Kosten, die die Allgemeinheit zahlt und die nicht vom Verursacher getragen werden, zum Beispiel die ungedeckten Unfallkosten.

Es gibt eine Erhebung des Stabes für die Gesamtverkehrskonzeption. Die Unfallkosten des Gesamtverkehrs, die nicht durch die Verkehrsteilnehmer, durch Versicherungsprämien usw. bezahlt werden, betragen 1,5 Milliarden Franken. Es gibt weitere Kosten durch Lärmschäden. Es gibt die Abwertung von Liegenschaften. Es gibt Kosten bei den Fassadenschäden – von den Fassadenerosionen, vor allem bei den Sandsteinfassaden in den Städten, ist mindestens die Hälfte dem motorisierten Verkehr anzulasten. Es gibt Schäden durch Luftverschmutzung, Schäden an Kulturen, an Lungen von Kindern usw. Die nicht zugeordneten Kosten, die nicht vom Verursacher bezahlt werden, sind die ungedeckten, externen Kosten. Nochmals: Es ist unbestritten, dass die externen Kosten eigentlich dem Verkehr angelastet werden sollten.

Ich möchte mit meinem Antrag ermöglichen, dass der Schwerverkehr durch die Schwerverkehrsabgabe auch diese externen Kosten bezahlt. Laut Entwurf des Bundesrates soll der gesamte Ertrag wie der Zollzuschlag für den Strassenbau eingesetzt werden. Ich muss sagen, ich verstehe den Bundesrat nicht, Herr Bundespräsident Ogi. Es ist für mich unverständlich, dass der Bundesrat nicht eine Vorlage präsentiert, die wenigstens einen Spielraum für die Anlastung auch der externen Kosten an den Verkehr einräumt, nach den Zielen, die der Bundesrat selber festgelegt hat. Es ist unverständlich, dass 100 Prozent des Ertrages aus der Schwerverkehrsabgabe zweckgebunden in die Strassenkasse fliessen sollen. Diese Zweckbindungen sind unheilvoll. Diese Zweckbindungen sind eine Fehlkonstruktion, vor allem dann, wenn sie, wie es in der Botschaft des Bundesrates heisst, zeitlich unbefristet weitergeführt werden sollen.

Ein Wort zur EG-Verträglichkeit: Es ist von den Kommissionsprechern gesagt worden, man müsse eine Zweckbindung dieser Abgabeerträge mit Rücksicht auf die EG vornehmen, weil die EG rein fiskalische Belastungen des Schwerverkehrs nicht toleriere. Damit wird die volle Zweckbindung für die Strassenkasse begründet.

Mein Vorschlag ist EG-verträglich: Nach dem Transitabkommen mit der EG – Artikel 12 Absatz 1 – sollen dem Schwerverkehr nicht nur die Wegekosten angelastet werden können, sondern auch die externen Kosten. Das Transitabkommen lässt das zu. Es besteht sogar eine Absichtserklärung beider Parteien, der Schweiz und der EG, dass die externen Kosten dem Schwerverkehr angelastet werden sollen.

Der Entwurf des Bundesrates erlaubt diese Öffnung nicht, und meine Hauptfrage zu dieser Vorlage ist folgende: Wie können Sie, Herr Bundespräsident, mit Ihrem Entwurf den Artikel 12 Absatz 1 des Transitabkommens realisieren? Sie haben dann gar keinen Spielraum, um gemäss Transitabkommen auch die externen Kosten entsprechend anzulasten und zu entschädigen. Das heisst: Selbst wenn Sie sie anlasten – das können Sie –, fliessen sie nach Ihrem Entwurf in die Strassenkasse; Sie müssen sie aber auch benützen, um die anfallen-

den externen Kosten, z. B. die Unfallkosten, zu bezahlen. Das ist mit dieser Zweckbindung nicht möglich.

Sie binden sich selber die Hände und haben keine Flexibilität mehr, um die Abgaben auch zur Deckung der effektiven externen Kosten zu verwenden. Eigentlich ist das widersinnig. Ich halte das für eine Fehlkonstruktion.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen. An sich bin ich gegen die Zweckbindung und unterstütze deshalb den Antrag der Minderheit. Die Zweckbindung ist eine Fehlkonstruktion. Aber wenn man schon eine Zweckbindung hat, kann man die Mittel nicht hundertprozentig für die Strassenkasse reservieren. Auch die externen Kosten müssen gedeckt werden. Ich möchte die Zweckbindung in diesem Sinne erweitern und bitte Sie, zu bedenken: Mein Antrag bringt einen moderaten Kompromiss zwischen der totalen Zweckbindung, wie sie der Bundesrat will, und einer völligen Streichung der Zweckbindung nach dem Antrag der Minderheit. Das wäre eine Kompromisslösung. Wenn wir diese Öffnung nicht zustande bringen, werden wir später lamentieren, dass wir sämtliche Erträge aus den Strassenabgaben in die Strassenkasse fliessen lassen, die früher oder später zuviel Geld haben wird, und dass es eine falsche Politik ist, ein solches Kassensystem weiterzuführen.

Steiger: Verkehrspolitik wird in diesem Lande, von schönen Sprüchen einmal abgesehen, durch Infrastrukturentscheide gemacht. Zurzeit heisst das Abbau bei der Bahn, selbst wenn Versprechen gebrochen werden müssen. Wir haben noch entsprechende Interpellationen traktantiert.

Beim Privatverkehr habe ich noch nichts von Verzichtplanung gehört. Die Auto-Freaks sind in der Offensive; mindestens hier im Saal haben sie auch schon rechte Teile der Mitte dieses Parlamentes ins Schlepptau genommen.

Wir stehen vor einem sehr harten Verteilungskampf. Was soll noch zum öffentlichen Verkehr fliessen, was in den Privatverkehr? In dieser Lage ist es völlig verfehlt, eine weitere halbe Milliarde Franken pro Jahr automatisch auf die falsche Seite zu lenken. Die Abgaben gemäss den Bundesbeschlüssen A und B zusammen mit dieser Zweckbindung kämen für den Rest dieses Jahrtausends etwa in diese Grössenordnung.

Ich weiss, es gibt theoretisch bei dieser Zweckbindung einen gewissen Spielraum. Neben dem eigentlichen Strassenbau sind werkgebundene Umweltschutzmassnahmen, Landschaftsschutzmassnahmen möglich. Real kommen dem Umweltschutz im Budget 1993 nur 0,5 Prozent zugute. Leider besteht wenig Anlass zur Annahme, dass dieser Spielraum in Zukunft wesentlich besser, weniger strassenseitig, genutzt wird. Genausowenig glaube ich an einen Erfolg der Vorstösse, die jetzt von der grünen und der SP-Fraktion zur Modifizierung der Zweckbindung eingereicht worden sind. Für mich hat das ein wenig mit politischer Augenwischerei zu tun: Man will getrost wieder einmal «ja, aber» sagen können. Wenn schon, müsste die Öffnung jetzt erfolgen, beispielsweise mit dem Eventualantrag Strahm Rudolf. Dann hätten wir es genagelt. Dann hätten wir vor der Schlussabstimmung wenigstens diese Öffnung sicher.

Besser wäre es aber, diese unheilvolle Zweckbindung ganz bleibenzulassen. Ich sage bewusst «bleibenzulassen», nicht die Zweckbindung zu streichen, denn sie kommt ja erst mit dieser Vorlage ins Spiel; sie wird für die Weiterführung dieser beiden Abgaben aus ökologischer Sicht zu einer enormen Belastung werden.

Die SP-Fraktion ersucht Sie um Unterstützung der Minderheit. Erlauben Sie noch einen persönlichen Nachsatz: Für mich selbst ist es nicht nur wichtig, dass keine Zweckbindung kommt, für mich ist es entscheidend. Mit diesem Strassenbauautomatismus würden für mich persönlich die Bundesbeschlüsse A und B unannehmbar. Ich könnte mir vorstellen, dass es bei der Volksabstimmung einigen anderen gleich ergehen würde.

M. Cavadini Adriano: Je serai très bref. Je vous invite à repousser la proposition de minorité Schmid Peter. Si vous vous reportez à la page 19 du message du Conseil fédéral, les motifs qui ont poussé le Conseil fédéral à prévoir cet

article sont exposés très clairement. Il n'y a pas seulement une facilité d'application en fonction des critères utilisés pour la surtaxe sur les carburants, il y a aussi la praticabilité de la redevance sur les poids lourds, étant donné qu'avec ce système celle-ci prendra la forme d'une taxe et non pas d'un impôt, ce qui ne posera pas de problème au niveau international. Enfin – je reprends les arguments que j'ai déjà développés ce matin – si l'on veut augmenter les chances d'acceptation de cet arrêté par le peuple, l'alinéa 6 est un élément positif du fait de cette affectation bien déterminée qui, en plus, assure une rentrée financière aux cantons, rentrée provenant du produit de la redevance. Ce sont des éléments qui pourront être développés et utilisés lors de la campagne. Pour toutes ces raisons, je vous invite à ne pas accepter la proposition de minorité Schmid Peter et à suivre le Conseil fédéral et la majorité de votre commission.

Binder: Die SVP-Fraktion tritt für die Zweckbindung ein und lehnt den Minderheitsantrag Schmid Peter ab. Von dieser Zweckbindung profitieren auch die Kantone und die Gemeinden, deren Aufgaben im Bereich des Strassenunterhaltes liegen. Ich betone: Wir sind auch nicht der Meinung, dass übermässig Strassen gebaut werden müssen. Aber die Strassen müssen längerfristig unterhalten werden können; und auch diese Kosten müssen gedeckt sein. Im übrigen verursacht der Verkehr natürlich nicht nur externe Kosten, sondern er hat auch externe Nutzen. Wir haben in der Kommission des langen und breiten darüber gesprochen. Nur, das gebe ich zu, sind diese viel schwieriger zu quantifizieren, darum wird man es wohl bis zum heutigen Tag nicht getan haben. Ich meine, sinnigerweise müssten den externen Kosten auch die externen Nutzen gegenübergestellt werden, und das Resultat müsste dann beurteilt werden. Die Zweckbindung ist ein neues Element in dieser Schwerverkehrsabgabe. Dies aus internationalen Gründen, Herr Cavadini Adriano hat das bereits betont. Die Abgabe erhält hier den Charakter der Gebühren, und es wird ihr der Steuercharakter genommen. Im übrigen möchte ich Ihnen einmal mehr sagen, dass diese Zuweisung an die Treibstoffzollkasse letztlich auch dazu da ist und dazu beiträgt, dass Gelder an den öffentlichen Verkehr weitergehen, also zum Beispiel an den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. Sie tragen so gesehen auch etwas zur Umweltverbesserung bei. In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen der SVP-Fraktion, den Antrag der Minderheit Schmid Peter abzulehnen.

Vollmer, Berichterstatter: Ich möchte nicht verhehlen, dass ich persönlich für den Antrag der Minderheit Schmid Peter Sympathien habe und auch für den Vermittlungsantrag Strahm Rudolf grosse Sympathien hege. Ich möchte Ihnen aber als Kommissionssprecher dennoch nahelegen, diese beiden Anträge abzulehnen. Die Kommission hatte gute Gründe, weshalb sie nicht auf den Antrag Schmid Peter eingetreten ist; sie wurden bereits dargelegt.

1. Dass diese Zweckbindung überhaupt eingeführt wurde, hat damit zu tun, dass wir schon seinerzeit, als wir diese Schwerverkehrsabgabe einführen, sehr grosse internationale Schwierigkeiten bekamen. Es gibt noch heute Retorsionsmassnahmen gegenüber der Schweiz. Die Zweckbindung löst dieses Problem insofern, als damit ganz klar belegt ist, dass es sich nicht mehr um Fiskalabgaben, sondern eben um zweckgebundene Gebühren handelt. In dem Sinne gibt es tatsächlich einen sehr guten Grund, dass der Bundesrat diese Zweckbindung einführt.

2. Es war für die Kommission sicher mit ausschlaggebend, dass man davon ausging, mit dieser Zweckbindung werde auch die Akzeptanz in der Volksabstimmung, die über diese Vorlagen nötig sein wird, erhöht.

Man muss vielleicht hier deutlich sagen: Es gibt keine verbindliche EG-Richtlinie, obwohl wir uns als Nichtmitglied der EG auch nicht daran halten müssten; aber wir sind mit dem Transitvertrag auch in diese Verkehrspolitik mit eingebunden. Es gibt aber innerhalb der europäischen Verkehrspolitik eine klare Vorgabe, wonach ein Zusammenhang zwischen den Be-

nützungsgebühren' und den Wegekosten hergestellt werden muss. Diesen Zusammenhang stellen wir mit der Einführung dieser Zweckbindung für die Autobahnvignette und vor allem für die Schwerverkehrsabgabe beim Beschluss A her.

Herr Strahm Rudolf möchte jetzt diese Zweckbindung modifizieren. Wir haben den Antrag nicht in dieser Form in der Kommission gehabt. Sinngemäss hat die Kommission aber darüber beraten und ist zum Schluss gekommen, dass es so nicht geht. Was Herr Strahm Rudolf hier vorschlägt, wäre letztlich die Eröffnung einer neuen Kasse. Wir haben jetzt die Kasse nach Artikel 36ter BV, in welche die Gelder der Treibstoffzölle fliessen, mit einer bestimmten Zweckbindung verfassungsmässig festgelegt. Herr Strahm will jetzt einzig und allein für diese Vignette und für die Schwerverkehrsabgabe eine neue Zweckbindung definieren, so dass wir in Zukunft nicht mehr eine Treibstoffzollkasse mit einer bestimmten Zweckbindung hätten, sondern zwei. Wir können uns mit Recht fragen, ob es sich rechtfertigt, lediglich für diese doch verhältnismässig bescheidenen Beiträge, die aus der Schwerverkehrsabgabe und aus der Autobahnvignette in diese Treibstoffzollkasse fliessen, eine Sonderzweckbestimmung zu schaffen. Das sind die Gründe, weshalb Ihnen die Kommissionsmehrheit hier deutlich, mit 18 zu 4 Stimmen, empfiehlt, diese Zweckbindung so zu akzeptieren.

Ich möchte aber diese Gelegenheit wahrnehmen – das ist durchaus auch im Sinne der Kommission, und Herr Binder hat schon darauf hingewiesen –, um folgendes klarzustellen: Die Zweckbindung, wie sie heute in Artikel 36ter festgelegt ist, ist eigentlich eine sehr viel offener als die heute in der Praxis angewendete. Nach diesem Verfassungsartikel ist es durchaus möglich, dass auch Umweltmassnahmen, Landschaftsmassnahmen, Huckepackverkehr und verkehrstrennende Massnahmen mitfinanziert werden. Wenn wir Ende Jahr die Rechnung ansehen, stellen wir aber fest, dass für all diese möglichen verfassungsrechtlichen Aufgaben der Zweckbindung sehr wenig Geld bereitgestellt wird, dass der Grossteil, über 90 Prozent der Mittel, ausschliesslich in den Strassenbau fliesst.

Wenn wir heute schon argumentieren – wie Herr Binder das getan hat –, dass diese Zweckbindung ja sehr viel offener ist, dass es sich nicht nur um den Strassenbau handelt, wäre es sicher angezeigt, dass der Bundesrat diese Zeichen aufnimmt und in Zukunft dafür sorgt, dass diese Zweckbindung tatsächlich so ausgeschöpft wird, wie es uns die Verfassungsgrundlage ermöglichen würde.

Aus diesem Grund möchte ich Sie bitten: Stimmen Sie dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zu! Es gibt eben doch diese beiden ganz gewichtigen Argumente der internationalen Koordination. Vor allem wäre eine Annahme dieser Anträge für die Zukunft der Strassenbenützungsgabgaben nicht von Gutem: Wir würden dann wieder in Schwierigkeiten kommen, weil man uns nachweisen könnte, dass wir sogar die Fiskalabgaben erhöhen und uns damit gegen unsere Absichtserklärungen im Transitvertrag stellten. Ich bitte Sie aus diesen Gründen im Namen der Kommissionsmehrheit, dem Bundesrat zuzustimmen.

M. Caccia, rapporteur: La minorité Schmid Peter met en cause l'affectation de cette redevance, on le verra aussi dans l'arrêté B sur la vignette autoroutière.

A propos de cette affectation, il faut reparler des difficultés qui ont marqué l'introduction de ces redevances au niveau international, difficultés qui découlaient du fait que ce système de redevance ressemblait beaucoup à un système d'imposition fiscale. Il faut rappeler que la Suisse a même signé des accords de non-imposition fiscale dans le domaine routier avec de nombreux pays.

La proposition du Conseil fédéral vise effectivement à éliminer ou à éviter les difficultés de caractère international. En soulignant davantage le caractère de taxe de cette redevance, on évite qu'on puisse l'interpréter comme un impôt, afin de supprimer les résistances, voire d'éventuelles mesures de rétorsion.

Il faut cependant rappeler que, dans la formulation de l'article 36ter de la Constitution fédérale, il y a une possibilité

d'utilisation qui est assez ouverte. Il ne s'agit pas simplement de la réalisation d'infrastructures routières, il y a aussi des possibilités d'engagement financier de la part de la Confédération sur les problèmes d'amélioration du trafic dans les agglomérations, pour des mesures en faveur de la protection de l'environnement ou pour des mesures relatives au soutien du trafic combiné. Il faut donc essayer d'exploiter de façon complète les possibilités et l'ouverture de la formulation de l'article 36ter et accepter la proposition du Conseil fédéral si l'on veut éviter de nouvelles difficultés au niveau international.

La proposition Strahm Rudolf tend à redéfinir l'objet de cette affectation, c'est-à-dire les mesures pour lesquelles on peut envisager l'utilisation de ces redevances. C'est une démarche qui m'intéresse beaucoup, personnellement, mais qui, dans la logique de l'arrêté actuel, qui veut prolonger un système d'imposition tel que nous l'avons introduit en 1985, pose certains problèmes.

A mon avis et selon celui de la majorité de la commission, après les débats qu'on a eus, il faut attendre, pour cet élargissement de l'utilisation possible des redevances, l'application du nouvel article constitutionnel qui vous est proposé dans l'arrêté C. Là, on abordera de façon plus étendue le problème de l'affectation ou le problème des recettes de cette redevance.

Donc, au nom de la majorité de la commission, je vous invite à suivre le Conseil fédéral. Cette majorité s'est exprimée dans les débats de notre commission par 18 voix en faveur de cette affectation contre 4 voix pour la minorité Schmid Peter et avec deux abstentions. C'est donc ce résultat qui me permet de vous inviter à soutenir la majorité, et avec elle, le Conseil fédéral.

Bundespräsident Ogi: Die fehlende Zweckbindung wurde immer wieder als ein grosser Mangel empfunden. Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat – jetzt unterstützt durch die Mehrheit Ihrer Kommission – diese fehlende Zweckbindung vorgesehen hat. Das heisst: Man kann diese Abgabe nicht mehr als Fiskalabgabe bezeichnen, sondern es ist eine Abgabe, die dem Verkehr zugute kommen soll. Damit wird die von uns verlangte Klarheit geschaffen.

Die Erträge aus der Schwerverkehrsabgabe sollen künftig für Strassenzwecke, aber auch für Umweltmassnahmen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden. Hier hat man also eine Verbesserung im Sinn. Ziele, wie sie Herr Schmid Peter vorgetragen hat, hat man durchaus erreicht.

Ich möchte Sie deshalb bitten, der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen und hier unbedingt diese fehlende Zweckbindung zu korrigieren.

Nachdem ich annehmen darf, dass Sie der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat folgen werden, möchte ich Sie bitten, auch den Antrag Strahm Rudolf abzulehnen. Herr Vollmer hat ausführlich begründet, weshalb der Antrag Strahm Rudolf abgelehnt werden soll. Namentlich hat man die Erweiterung dieser Zweckbindung vorgenommen, und das heisst, dass die Neat beispielsweise mit 25 Prozent finanziert werden kann. Das ist etwas, was das Parlament genehmigt hat, und das sind viele Milliarden Franken – Milliarden, nicht Millionen! Ich erinnere daran – Herr Steiger hat es zu Recht gesagt –, dass man jetzt auch Umweltschutzmassnahmen und Landschaftsschutzmassnahmen – soweit sie im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen – unterstützen kann. Ich erinnere auch an die Förderung des kombinierten Verkehrs, er kann nun ebenfalls durch diese Treibstoffzollkasse und durch die Schwerverkehrsabgabe unterstützt werden.

Ich hätte etwas Mühe – Herr Strahm Rudolf, Ihrer Logik zu folgen: Sie haben den Artikel 12 des Transitabkommens erwähnt. Lesen Sie Absatz 2! Wir haben dieses Vorgehen mit der EG abgesprochen und koordiniert. Ich habe weiter etwas Mühe, Ihrer Logik zu folgen, wenn Sie, der Sie doch eigentlich gegen «Kässeli» sind – Herr Vollmer hat es bereits gesagt –, jetzt für die 136 Millionen Franken, die die Schwerverkehrsabgabe einbringen wird, ein besonderes «Kässeli» einrichten wollen – so haben wir Sie jedenfalls verstanden. Die Situation ist also so, dass Sie hier als erstes diese Zweck-

bindung beschliessen und damit den Minderheitsantrag Schmid Peter ablehnen sollten. Zweitens dürfen Sie dem Antrag Strahm Rudolf auch nicht folgen, weil Sie damit eine spezielle Kasse bilden würden. Wir sind gegen Sonderkässeli. Wir haben aber diese Zweckbindung auf alle Bereiche erweitert, die die beiden Kommissionsreferenten erwähnt haben. Ich bitte Sie deshalb, beide Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	87 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	48 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	87 Stimmen
Für den Antrag Strahm Rudolf	53 Stimmen

Art. 20 Abs. 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 20 al. 7

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 20 Abs. 8

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

Art. 20 al. 8

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Le présent article est applicable dès le 1er janvier 1995; il reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

Fischer-Seengen, Sprecher der Minderheit: Die Minderheit und die einstimmige FDP-Fraktion beantragen Ihnen, diese Befristung aufrechtzuerhalten. Es ist bisher bewährte Praxis gewesen, dass die Bundesabgaben befristet werden. Selbst die Bundesfinanzordnung war bisher stets befristet, und das hat sich tatsächlich bewährt.

Der Versuch, diese Befristung bei der Bundesfinanzordnung aufzuheben, ist in der Abstimmung am 2. Juni 1991 gescheitert. Ich behaupte nicht, die Abstimmung sei nur deshalb gescheitert, aber auch deshalb.

Das Prinzip ist sicher richtig, wonach sich Volk und Stände von Zeit zu Zeit darüber aussprechen können, ob eine bestimmte Abgabe noch nötig sei, ob sie noch gerechtfertigt sei. Es ist ja denkbar, dass sich die Situation bis in zehn Jahren so ändert, dass eine Abgabe nicht mehr als sinnvoll oder nicht mehr als nötig erachtet wird, so dass neue Ueberlegungen nötig werden.

Wenn wir aber diese Abgabe unbefristet beschliessen, wird der Bundesrat – das wissen Sie ganz genau – nie und nimmer darauf verzichten. Er wird sich hüten, diese Frage überhaupt zur Diskussion zu stellen. Deshalb müssen wir dafür sorgen, dass diese Diskussion in zehn Jahren wieder stattfinden kann. Bei der Einführung von Schwerverkehrsabgabe und Vignette ist diese Befristung ebenfalls als richtig erachtet worden. An dieser Situation hat sich seither nichts geändert. Was damals

als richtig angesehen wurde, kann auch heute noch als richtig angesehen werden.

Bei der Schwerverkehrsabgabe soll nun die bisherige Lösung durch eine leistungs- beziehungsweise verbrauchsabhängige Regelung abgelöst werden. Wann – wenn überhaupt – dies geschehen soll, steht noch in den Sternen. Wenn nun tatsächlich die neue Form dieser Abgabe kommt, ist es automatisch so, dass die bisherige Regelung dahinfällt. Sollte aber der Fall eintreten, dass diese neue Regelung überhaupt nicht oder in der nächsten zehn Jahre nicht eingeführt wird, so ist es richtig, dass wir erneut über den Sinn der heutigen Regelung befinden können. Solche Abgaben sollten nicht verewigt werden. Wir sollten hier die Befristung belassen: In diesem Sinn beantrage ich Ihnen Zustimmung zur Minderheit.

Vollmer, Berichterstatter: Die Kommissionmehrheit empfiehlt Ihnen (13 zu 8 Stimmen), den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen abzulehnen. Wir haben in der Eintretensdebatte ausführlich und deutlich klargemacht, dass gerade dieses Wegkommen von der Befristung eines der Kernstücke dieser Vorlage ist. Es macht doch keinen Sinn, dass wir diese Uebung allenfalls in zehn Jahren wieder durchführen, wieder das Volk bemühen und eine Volksabstimmung über etwas durchführen, was sich seit zwanzig Jahre bewährt hat und akzeptiert worden ist. Vermeiden wir doch solche unnötigen Uebungen, solche unnötigen Belastungen des Parlamentes, solche unnötigen Belastungen mit der Volksabstimmung.

Es kommt dazu – das war für die Kommissionmehrheit der wichtige Grund dafür, keine Befristung mehr in den Beschluss aufzunehmen –, dass dieser Bundesbeschluss A mit der Schwerverkehrsabgabe ohnehin nur als Uebergangsregelung gedacht ist. Wir möchten mit dem Beschluss C diesen jetzigen Beschluss A ablösen, d. h. die jetzige Schwerverkehrsabgabe mit einer leistungsabhängigen ersetzen: Diese Abgabe berücksichtigt all diese Kritiken und Positionen, die heute morgen dargelegt worden sind, weil sie sinnvoller ist, wenn sie leistungsabhängig ist; dann wird dieser Beschluss A wegfallen. Es könnte sein, dass wir diese Frist von zehn Jahren nicht einhalten können, dass es länger dauert, weil wir das wenn möglich europäisch koordinieren möchten. Dann stünden wir vor der Situation, dass wir wegen einem oder wegen zwei Jahren Verspätung bei der Inkraftsetzung der neuen, leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe das Volk für die Verlängerung des bisherigen Regimes um vielleicht ein oder zwei Jahre noch einmal bemühen müssten.

In dem Sinne ist die Kommissionmehrheit eindeutig den Argumenten des Bundesrates gefolgt. Es geht nicht darum, dass wir eine solche Abgabe für alle Ewigkeit festschreiben. Es geht darum, dass wir die heutige Abgabe ablösen, uns aber nicht unter Druck setzen lassen, weil nicht wir allein darüber bestimmen werden, wie diese neue Abgabe aussehen wird. Das müssen wir mit unseren Nachbarländern koordinieren.

Herr Fischer-Seengen, wenn der Bundesrat nach zehn Jahren – wenn es eigentlich Sinn machen würde, diese Abgabe abzuschaffen und auf diese Einnahmen zu verzichten – so hartnäckig wäre und uns das nicht unterbreiten wollte, hätte dieses Parlament jederzeit mittels seiner Instrumente – mittels einer parlamentarischen Initiative – die Möglichkeit, diese Schwerverkehrsabgabe wieder aufzuheben und das den Stimmberechtigten zu unterbreiten. Wir sind nicht völlig ohne Mittel, wenn diese Schwerverkehrsabgabe in zehn Jahren nur wegen der Starrköpfigkeit des Bundesrates einfach weitergeführt würde – was ich mir nicht vorstellen kann.

Wir bitten Sie deshalb: Stimmen Sie mit der Kommissionmehrheit und mit dem Bundesrat, beenden wir die unnötigen Uebungen im Parlament und diese unnötigen Volksabstimmungen für Dinge, die unbestritten sind, die akzeptiert sind. Ich bitte Sie im Namen der Kommissionmehrheit, den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen abzulehnen.

M. Caccia, rapporteur: La majorité de la commission propose par 13 voix contre 8 d'en rester au texte du Conseil fédéral. L'arrêté que nous sommes en train de discuter devrait en tout cas être considéré comme une transition en direction de la so-

lution qui est proposée à l'arrêté C. Mais il nous semble qu'en limitant sa durée on risquerait d'amener quelques complications supplémentaires peut-être pour un temps très court. Si vous avez bien suivi la formulation de ce nouvel arrêté, vous verrez au chiffre II alinéa 2 qu'on a même dû s'empresse de définir clairement son entrée en vigueur, le 26 février 1994, afin de liquider l'une des questions ouvertes, à savoir si la période de dix ans inscrite à l'article 17 actuel des dispositions transitoires était valable à partir du 26 février 1984 ou du 1er janvier 1985. Donc, il nous semble raisonnable de ne pas prévoir une limite pour la durée de la validité de cet article constitutionnel. Mais il vaut la peine de rappeler, si vous avez bien lu l'alinéa 7 de l'article que nous sommes en train de discuter, que si pour l'introduction ou pour la prolongation de la durée de la perception de cette redevance il faut passer devant le peuple, en votation populaire, par contre pour réduire cette redevance ou même pour la supprimer, il n'est plus nécessaire d'aller devant le peuple. L'alinéa 7 stipule: «La perception de cette redevance peut être restreinte ou supprimée par une loi.» Donc, avec une initiative parlementaire, on peut même proposer une loi qui rend caduc cet article dans une année, dans cinq années, dans dix années, il n'est même plus nécessaire d'aller devant le peuple.

C'est la raison pour laquelle nous croyons que ne pas préciser la durée de validité de cet article constitutionnel ne restreint ni les droits du peuple ni surtout de façon illicite les droits de ce Parlement.

Präsident: Die Mehrheit der SVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie für die Befristung ist.

Bundespräsident Ogi: Ich finde diese Befristung falsch und möchte versuchen, auch die Mehrheit der SVP-Fraktion zu überzeugen. Herr Fischer-Seengen hat kein Vertrauen in den Bundesrat. Herr Fischer glaubt, der Bundesrat habe Lust, diese Schwerverkehrsabgabe bis zum Geht-nicht-mehr aufrechtzuerhalten. Dem ist nicht so. Auch der Bundesrat möchte keine unbegrenzte Verlängerung der pauschalen Abgabe, aber der Bundesrat möchte nicht einen fixen Termin in die Verfassung schreiben.

Schauen Sie, wie lange wir gebraucht haben, bis wir Ihnen diese neue Vorlage präsentieren konnten, wie lange die Kommission sie behandelt hat, wie lange Sie nun brauchen, um diese Vorlage zu beraten.

Wir wissen heute nämlich noch nicht, wann eine EG-weite Schwerverkehrsabgabe kommt. Dabei ist uns aber klar: Je früher eine solche Abgabe kommt, desto besser. Der Vorschlag des Bundesrates und der Mehrheit der Kommission lautet deshalb dahin, die pauschale Abgabe solle so lange bestehenbleiben, bis sie durch eine leistungsabhängige Abgabe ersetzt werden kann. Damit dienen wir mehreren Anliegen. Wir dienen dem Anliegen der Flexibilität; wir bleiben flexibel, und wir sollten gerade in der heutigen Zeit flexibel sein. Wir können die pauschale Abgabe nahtlos durch die künftige Abgabe ersetzen, das ist in der heutigen Zeit auch sehr wichtig, und wir schreiben in die Verfassung, dass wir eine solche Ablösung wollen und setzen damit auch ein politisches Zeichen, nicht nur ein politisches Signal.

Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag Fischer-Seengen abzulehnen. Haben Sie doch etwas mehr Vertrauen in diesen Bundesrat! Machen Sie doch nicht eine unnötige Uebung. Herr Fischer, Sie verlangen ja immer wieder, dass wir schlanke Vorlagen präsentieren. Et voilà, könnte ich sagen! Wir haben jetzt etwas Schlanke vorgeschlagen. Und dann baut man wiederum Hindernisse auf.

Ich möchte Sie bitten, konsequent zu sein und diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

64 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

55 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

71 Stimmen

Dagegen

20 Stimmen

B. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe**B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales****Präsident:** Herr Dreher hat seinen Nichteintretensantrag bereits begründet.*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission

(Eintreten)

offensichtliche Mehrheit

Für den Antrag Dreher

(Nichteintreten)

Minderheit

*Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I Introduction*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 36quinquies Abs. 1***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Giezendanner, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giger)

.... eine jährliche Abgabe von 30 Franken.

(Rest des Absatzes streichen)

Minderheit II

(Cavadini Adriano, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Schmied Walter)

.... eine jährliche Abgabe von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem referendumpflichtigen Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

Minderheit III

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

.... eine jährliche Abgabe von 40 Franken.

(Rest des Absatzes streichen)

Art. 36quinquies al. 1*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Giezendanner, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giger)

.... une redevance annuelle de 30 francs ne dépasse pas 3,5 tonnes.

(biffer le reste de l'alinéa)

Minorité II

(Cavadini Adriano, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Schmied Walter)

.... une redevance annuelle de 40 francs ne dépasse pas 3,5 tonnes. Le taux de redevance peut être adapté, le cas échéant, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral soumis à référendum.

Minorité III

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

.... une redevance annuelle de 40 francs ne dépasse pas 3,5 tonnes.

(biffer le reste de l'alinéa)

Kern, Sprecher der Minderheit I: Vor nicht ganz zwei Wochen hat das Volk zur Treibstoffpreisverteuerung ja gesagt. Mit 20 Rappen pro Liter Treibstoff wird der Automobilist mehr belastet.

Sicher haben Sie gelesen, dass auch die Tourismusbranche leidet. Die Logiernächte sind drastisch zurückgegangen. Jeder ausländische Gast, der mit dem Auto oder Motorrad in die Schweiz kommt, muss eine Vignette zu 30 oder neu 40 Franken lösen, oder er muss die Autobahn meiden.

Ja, glauben Sie denn wirklich, eine Verteuerung der Vignette werde von den Touristen einfach so hingenommen? Schon bei der Einführung der Vignette haben Umfragen ergeben, dass sich viele, ja sogar alle Touristen an der Vignette mehr als nur stören. Auch hier stellt sich doch wieder die Frage der Revitalisierung. Die Tourismusbranche leidet, dieses Parlament aber wird nicht müde, der Wirtschaft in der Schweiz Hürde um Hürde aufzubauen. Das Wort Deregulierung wird doch schon lächerlich.

Ich bitte Sie im Interesse einer gesunden Volkswirtschaft, einer gut funktionierenden Tourismusbranche und nicht zuletzt in Ihrem eigenen Interesse dringend, der Minderheit I zuzustimmen.

M. Cavadini Adriano, porte-parole de la minorité II: Deux mots pour dire qu'on retrouve ici la même proposition que celle discutée ce matin pour l'adaptation de ces taxes, soit à l'évolution des prix – comme dans le projet du Conseil fédéral-, soit – selon ma proposition – à l'évolution du compte routier. Ce matin, notre conseil a approuvé ma proposition relative à la redevance sur les poids lourds.

Je vous invite à agir de même lors de la discussion sur la vignette. La majorité du groupe radical est favorable à ma proposition, comme à l'augmentation de la vignette de 30 à 40 francs. Je ne comprends vraiment pas qu'on puisse discuter ici sur une différence de 10 francs. Quand vous vous déplacez en Italie, par exemple si vous allez de la frontière tessinoise jusqu'à Florence, vous dépensez entre 80 et 90 francs en une journée pour l'aller et retour, alors qu'ici on envisage d'augmenter le prix de la vignette pour une année de 30 à 40 francs. Je vous invite donc, soit à rejeter la proposition de la minorité I, soit à approuver la proposition de la minorité II qui est pratiquement analogue à celle qu'on a déjà votée ce matin.

Fischer-Seengen, Sprecher der Minderheit III: Ich habe heute morgen eingehend den gleichlautenden Antrag für die Schwerverkehrsabgabe begründet. Ich finde es nicht notwendig, das nochmals zu wiederholen. Ich bitte Sie einfach, dem Antrag der Minderheit III zuzustimmen.**Präsident:** Die SP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag der Mehrheit unterstützt.**Vollmer, Berichterstatter:** Zum Antrag der Minderheit I (Giezendanner) möchte ich keine weiteren Äusserungen machen. Ich habe vom Vertreter der Minderheit, Herrn Kern, keine Argumente gehört, die man widerlegen könnte, weil er gar keine auf den Tisch gelegt hat. Ich glaube, es wäre diesem Rat nicht angemessen, wenn wir jetzt noch eine halbe Stunde lang darüber diskutieren würden, ob diese Erhöhung auf 40 Franken tatsächlich gerechtfertigt ist oder nicht. Der Bundesrat hat

das in seiner Botschaft mehr als deutlich begründet. Seit der Einführung der Vignette sind zehn Jahre verflossen. Es ist absolut massvoll und vertretbar, diese Anpassung vorzunehmen.

Ich möchte jetzt aber doch noch eine Bemerkung zum Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) machen. Es ist – rein formell gesehen – der gleiche Antrag, den die Minderheit I (Cavadini Adriano) bei Artikel 20 Absatz 3 Beschluss A vorgelegt hat. Und ich möchte den Rat auf etwas aufmerksam machen, weil ich den Eindruck habe, dass bei der Abstimmung von heute morgen nicht alle Ratsmitglieder genau herausspüren konnten, wie die Gegenüberstellung in der Abstimmung zwischen dem Antrag der Kommissionmehrheit und dem Antrag der Minderheit I (Cavadini Adriano) vollzogen wurde: Wir haben bei diesem Antrag diskutiert, ob es richtig ist, dass dem Bundesrat die Kompetenz erteilt wird, die Teuerung allenfalls mit einer Abgabenerhöhung zu berücksichtigen. Und Herr Cavadini Adriano hat den Antrag der Minderheit I damit begründet, dass man das nicht einfach dem Bundesrat überlassen dürfe, sondern dass man hier einen referendumspflichtigen Erlass beschliessen müsse und dem Bundesrat diese Kompetenz nicht automatisch geben dürfe.

Lesen Sie einmal den Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano), und Sie stellen fest, dass der Rat auch mit einem solchen referendumspflichtigen Erlass die Teuerung nicht berücksichtigen könnte. Der Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) beschränkt sich mit seiner Kompetenz darauf, dass dieser Rat mit einem referendumspflichtigen Erlass nur dann die Anpassung des Abgabensatzes vornehmen kann, wenn es sich aus der Strassenrechnung aufdrängt. Nur wenn also die Strassenverkehrsrechnung derart negativ ausfallen würde, wäre es dem Parlament überhaupt möglich, diese Gebühren mit einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss anzupassen. Es ist nicht einmal mehr eine Kompetenz an den Gesetzgeber gegeben, nach einigen Jahren diesen Abgabensatz der Teuerung anzupassen. Nicht einmal dem Gesetzgeber ist es damit erlaubt, auch nicht mit einem referendumspflichtigen Erlass, es sei denn, wir würden die Verfassung nochmals ändern.

Der Rat hat heute morgen diesbezüglich offenbar in Unkenntnis der genauen Auswirkungen des Antrages der Minderheit I (Cavadini Adriano) zu Artikel 20 Absatz 3 Beschluss A diesen knappen Entscheid gefällt. Ich möchte Sie bitten, bei der Autobahnvignette nicht noch einmal den gleichen Fehler zu machen. Es geht hier einzig und allein darum, die Kompetenz zu erteilen, dass im Falle einer Teuerung nach einigen Jahren eine Anpassung erfolgen kann.

Wenn Sie den Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) zu Artikel 36quinquies Absatz 1 Beschluss B annehmen, wird dieses Parlament unter keinem Titel mehr eine Anpassung an die Teuerung vornehmen können, auch nicht unter Respektierung des Referendums, und das ist ein ganz gewaltiger Unterschied zu dem, was Bundesrat und Kommissionmehrheit vorschlagen.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Kommissionmehrheit (17 zu 6 Stimmen), deren Antrag zuzustimmen und den Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) abzulehnen. Wir müssen eine gewisse Kompetenz offenlassen, damit die Teuerung später allenfalls berücksichtigt werden kann. Mit dem Minderheitsantrag II (Cavadini Adriano) verbauen wir diese Möglichkeit, und wir könnten uns einzig und allein auf die Situation der Strassenverkehrsrechnung abstützen. Die Strassenverkehrsrechnung – Sie wissen das genauso gut wie ich – ist eines der umstrittensten Instrumente der Verkehrs- und Fiskalpolitik. Es wäre nicht klug, wenn wir eine allfällige Erhöhung an diese Strassenverkehrsrechnung koppeln würden.

M. Caccia, rapporteur: Au nom de la majorité de la commission, je vous propose de repousser les trois propositions de minorité.

La proposition de la minorité I (Giezendanner) prévoit d'en rester à la redevance actuelle de 30 francs. La majorité de la commission l'a repoussée par 17 voix contre 6. Sur le problème de l'adaptation de cette redevance la discussion a été plus difficile. La proposition de la minorité III (Fischer-Seen-

gen) de ne pas prévoir d'adaptation a été repoussée par une majorité de 13 voix contre 9, tandis que la proposition de la minorité II (Cavadini Adriano), prévoyant une adaptation de la redevance dans la mesure où les coûts du trafic routier la justifie et non en raison seulement des problèmes de renchérissement, a été repoussée par 11 voix contre 10.

La majorité de la commission vous propose d'en rester, dans les trois cas, à la proposition du Conseil fédéral.

Bundespräsident Ogi: Ich bitte Sie, alle drei Minderheitsanträge abzulehnen.

Zu den Ausführungen von Herrn Kern, der den Antrag der Minderheit I (Giezendanner) vertreten hat, möchte ich festhalten, dass ich vor zehn Jahren seinen Ueberlegungen hätte folgen können. Nun hat sich aber die Vignette in der Praxis gut eingespielt; sie hat sich eingelebt. Deshalb wäre es falsch zu glauben, dass sich, wenn wir ihren Preis um 10 Franken erhöhen, auch international gesehen Schwierigkeiten ergeben könnten. Ich bitte Sie deshalb, die 40 Franken zu bewilligen und die 30 Franken, wie von der Minderheit I (Giezendanner) beantragt, nicht anzunehmen.

Denken Sie an all das, was wir mit diesem Geld auch zugunsten der Autofahrer tun können, und denken Sie auch an die Neat! Wenn Sie all das bedenken, werden Sie begreifen, dass dieser Aufschlag um 10 Franken sicher massvoll ist.

Sie sprechen immer wieder von «gleich langen Spiessen», die wir für den öffentlichen und den privaten Verkehr anstreben sollten. Es ist in diesem Saal sicher nicht bestritten, dass der öffentliche Verkehr im Verhältnis zum privaten Verkehr zu teuer ist. Deshalb sollten wir diese Anpassung jetzt vornehmen.

In bezug auf den Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) möchte ich festhalten, dass die Herren Kommissionssprecher Vollmer und Caccia das Problem erläutert haben. Die Minderheit II will für eine Anpassung das fakultative Referendum vorsehen. Wir können davon ausgehen, dass auch die Vignette zu 40 Franken einmal der Teuerung angepasst werden muss. Man würde in einem solchen Fall aber wohl zuwarten, bis sich eine Anpassung um 10 Franken rechtfertigt.

Ich frage Sie: Ist es tatsächlich verhältnismässig, für eine solche Erhöhung allenfalls eine Volksabstimmung durchzuführen? Das wäre eine sogenannte Zehn-Franken-Abstimmung. Wenn Sie wissen, was eine Abstimmung heute kostet, was heute in eine Abstimmung investiert werden muss, was eine Abstimmung auch den Bund kostet, dann können wir uns eine sogenannte Zehn-Franken-Abstimmung nicht leisten.

Im übrigen möchte ich Sie auf eine Unklarheit in diesem Minderheitsantrag II aufmerksam machen: Was ist unter «Strassenverkehrskosten» zu verstehen? Sie haben heute morgen immer richtig abgestimmt – mit einer einzigen Ausnahme: Das war der entsprechende Artikel bei der Schwerverkehrsabgabe, den wir jetzt auch bei der Vignette behandeln. Ich möchte Sie bitten, diesen Fehler jetzt zu korrigieren, und ich möchte Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen. Sie müssen ihn ablehnen, weil wir uns auch im Ausland lächerlich machen würden, wenn wir eine Zehn-Franken-Abstimmung durchführen müssten.

Deshalb bitte ich Sie, die Konsequenzen dieses Antrages zu sehen und ihn abzulehnen.

Cavadini Adriano, Sprecher der Minderheit II: Es tut mir leid, aber ich muss noch eine Präzisierung machen. Im Text des Minderheitsantrages II handelt es sich nicht um ein obligatorisches, sondern um ein fakultatives Referendum. Wenn die Räte eine Erhöhung beschliessen und kein Referendum ergriffen wird, dann tritt die neue Erhöhung in Kraft. Wenn dies in der Formulierung nicht so klar herauskommt, sollte die Redaktionskommission das später noch überprüfen.

Bundespräsident Ogi: Wissen Sie, Herr Cavadini Adriano, wir haben im Volk einmal über die Lastwagenbreite abgestimmt. Es ging um zwanzig Zentimeter, hier geht es um zehn Franken. Deshalb träumt der Bundesrat nicht, er muss auch damit rechnen, dass wir bei einer Erhöhung um zehn Franken mit einer Volksabstimmung rechnen müssen – die Abstimmung über 2,3 Meter oder 2,5 Meter hat es gezeigt.

Präsident: Wir kommen zur Bereinigung von Absatz 1. Ich schlage Ihnen folgendes Vorgehen vor: Wir stimmen zuerst über die Höhe der Abgabe ab, 30 oder 40 Franken. Anschliessend stimmen wir über die Anpassungsart ab, d. h. wir stellen den Antrag der Mehrheit gegen jenen der Minderheit II. Dem Resultat wird der Streichungsantrag der Minderheiten I und III gegenübergestellt.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit 99 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I 23 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 73 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II 55 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit 80 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I/III 37 Stimmen

Art. 36quinquies Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36quinquies al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 36quinquies Abs. 3

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Schmid Peter, Diener, Herczog, Steiger)

Streichen

Eventualantrag Strahm Rudolf

(falls der Antrag der Minderheit abgelehnt wird)

.... gemäss Artikel 36ter und für die Deckung erfassbarer externer Kosten verwendet.

Art. 36quinquies al. 3

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Schmid Peter, Diener, Herczog, Steiger)

Biffer

Proposition subsidiaire Strahm Rudolf

(en cas de rejet de la proposition de la minorité)

.... de l'article 36ter et pour couvrir les coûts externes calculables.

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Ich ziehe den Minderheitsantrag zurück, da er wohl ebensowenig eine Chance hat wie der analoge Antrag zur Schwerverkehrsabgabe. Ich möchte aber Herrn Bundespräsident Ogi bitten, dem Gesamtbundesrat einmal vorzuschlagen, zu prüfen, ob der Treibstoffgrundzoll zu einem späteren Zeitpunkt nicht besser vollumfänglich der Bundeskasse zugeführt werden soll. Herr Bundesrat Stich wird Ihnen dafür dankbar sein.

Präsident: Herr Strahm Rudolf hat seinen Eventualantrag bereits zurückgezogen.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 36quinquies Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36quinquies al. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 36quinquies Abs. 5

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

Art. 36quinquies al. 5

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Le présent article est applicable dès le 1er janvier 1995; il reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

Fischer-Seengen, Sprecher der Minderheit: Wir ziehen diesen Antrag ebenfalls zurück, da nicht zu erwarten ist, dass Sie anders entscheiden werden als vor einer Viertelstunde.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 18 Abs. 3, Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 18 al. 3, ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes 86 Stimmen
Dagegen 12 Stimmen

C. Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

C. Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Präsident: Herr Friderici Charles hat den Minderheitsantrag auf Nichteintreten bereits begründet.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (Eintreten) 76 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit (Nichteintreten) 32 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel

Antrag der Kommission

Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Titre

Proposition de la commission

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation

Angenommen – Adopté

Ingress, Ziff. I Einleitung*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Préambule, ch. I Introduction*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 36quater***Antrag der Kommission*

Abs. 1

.... eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36quater*Proposition de la commission*

Al. 1

.... redevance liée, soit aux prestations, soit à la consommation. La redevance

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. II***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**

Für Annahme des Entwurfes

79 Stimmen

Dagegen

29 Stimmen

Herczog: Es sind jetzt verschiedene Abstimmungen relativ rasch durchgeführt worden. Ich möchte Sie bitten, eine Abstimmung zu wiederholen bzw. auf eine Abstimmung zurückzukommen, nämlich zum Bundesbeschluss A. Dort haben wir bezüglich Referendumpflicht ein kleines Tohuwabohu produziert. Ich glaube, im Bundesbeschluss B war die Abstimmung korrekt und kam auch richtig heraus.

Es ist materiell falsch, wie es jetzt beim Bundesbeschluss A herausgekommen ist. Ich bitte Sie, meinem Rückkommensantrag zuzustimmen, damit wir über Artikel 20 Absatz 3 nochmals abstimmen können.

Präsident: Leider muss ich Ihnen mitteilen, dass Rückkommen nach der Gesamtabstimmung laut Reglement nicht mehr möglich ist. Aber weil wir ja als Parlament über unser Reglement selber entscheiden, bin ich einverstanden, den Ordnungsantrag anzunehmen. (*Heiterkeit*)

Stucky: Ich bitte Sie nun wirklich, das Reglement anzuwenden; denn ein Reglement ist für alle Fälle geschaffen worden und kann nicht aus der augenblicklichen Stimmung des Rates heraus einfach ad hoc geändert werden; sonst hat es gar keinen Sinn, ein Reglement zu machen.

Es ist etwas Pech, Herr Herzog: Ich hätte Ihnen auch noch zugestimmt, wenn es um die Sache gegangen wäre. Aber da müssen wir uns schon an das Reglement halten, das wir einmal akzeptiert haben; wir können das nicht einfach ad hoc aufheben.

Präsident: Dura lex est lex! Wir gehen somit zum nächsten Geschäft über.

92.012

**Strassenbenützungsabgaben.
Verlängerung und Neugestaltung
Redevances sur l'utilisation des routes.
Prorogation et refonte**

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 445 hiervor – Voir page 445 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 28. April 1993
Décision du Conseil des Etats du 28 avril 1993

**A. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwer-
verkehrsabgabe**

A. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

Art. 20 Abs. 3bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 20 al 3bis*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 20 Abs. 8*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Béguelin, Diener, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Festhalten

Art. 20 al. 8*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Béguelin, Diener, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Maintenir

M. Béguelin, porte-parole de la minorité: L'alinéa 8 de l'article 20, dans la version du Conseil fédéral, est d'une logique et d'une cohérence parfaites. Il s'inscrit dans l'objectif à moyen et long termes de l'introduction, au niveau européen, d'une taxe sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Comme on le sait, la taxe poids lourds à la prestation est la plus équitable qui soit, et son introduction au niveau européen est tout aussi souhaitable pour égaliser les conditions de concurrence entre transporteurs nationaux.

Le projet du Conseil fédéral va dans le sens de l'intérêt collectif bien compris. En revanche, la décision du Conseil des Etats, qui vise simplement à proroger pour dix ans la taxe poids lourds à forfait, constitue non seulement un signe d'immobilisme mais encore une manifestation d'intérêts égoïstes à courte vue d'une partie de la branche routière.

Je vous invite à soutenir le projet du Conseil fédéral et à en rester au texte que vous aviez déjà accepté.

Stalder: Die SD/Lega-Fraktion möchte Sie bitten, der Version des Bundesrates zuzustimmen. Wir finden, dass sich gerade angesichts der Bescheidenheit der Beträge, um die es sich hier handelt, eine auf zehn Jahre begrenzte Lösung nicht lohnt. Ich glaube, es ist an der Zeit, dass wir dem Bundesrat für solche Bagatellobjekte die nötige Kompetenz erteilen.

Hämmerle: Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag Béguelin zuzustimmen und am Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Beachten Sie bitte, dass es sich um eine Uebergangsbestimmung handelt. Der hier diskutierte Absatz 8 stellt in der Fassung des Nationalrates und des Bundesrates genau den Uebergang von der Uebergangsbestimmung zur definitiven Lösung her.

Die jetzt beschlossene Schwerverkehrsabgabe soll also nicht bis zu einem willkürlich gewählten, bestimmten Datum in Kraft bleiben, sondern nur, bis sie durch eine bessere und dauerhafte Lösung ersetzt wird, nämlich durch die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

Das Ablösungskriterium ist also nicht ein formal zeitliches, sondern ein inhaltliches. Im übrigen wird ja die definitiv einzuführende leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe – wenigstens auf Verfassungsebene – gleichzeitig beschlossen wie die Uebergangsbestimmung, im Beschlussentwurf C nämlich. Wenn die Räte nur halbwegs effizient arbeiten, wird es hoffentlich nicht zehn Jahre dauern, bis die definitive Lösung in Kraft treten kann. Wenn das wider Erwarten doch der Fall sein sollte, ist es immer noch bedeutend gescheiter, sich dann zumal ernsthaft mit der leistungsabhängigen Abgabe zu befassen, statt nochmals an einem Provisorium herumzubasteln, das dann womöglich nur für ganz kurze Zeit in Kraft sein wird.

Stimmen Sie aus diesen Gründen dem Antrag der Minderheit Béguelin zu.

Präsident: Die liberale Fraktion, die SVP-Fraktion und die LdU/EVP-Fraktion stimmen der Mehrheit zu.

M. Cavadini Adriano: Je serai très bref. Nous avons ici un système du type du forfait qui, normalement, devrait être remplacé par un système de redevances calculées en fonction des prestations, si, au cours des prochaines années, on arrive à trouver une solution qui soit acceptée par les nations européennes. Si tel est le cas, ce premier arrêté deviendra caduc puisqu'il sera remplacé par l'arrêté C que nous avons également adopté. Si au contraire, d'ici dix ans, une solution européenne n'est pas trouvée, cela signifierait qu'on a rencontré des obstacles dans la mise au point d'une solution basée sur les prestations.

Dès lors, il nous semblerait utile de rediscuter cette formule du forfait pour voir si, à la limite, nous ne devrions pas trouver une autre solution ou prolonger le régime actuel.

Par conséquent, le vote du groupe radical n'est pas un vote contre la redevance sur les poids lourds, c'est un vote contre la reconduction automatique de ce système dans dix ans, si, dans ce laps de temps, on ne parvient pas à élaborer une solution au plan européen, qui tienne compte des prestations.

Hildbrand: Ich erlaube mir einleitend folgende Vorbemerkung:

Angesichts der wirklich katastrophalen Situation der Bundesfinanzen laufen wir in diesem Saal zunehmend Gefahr, die anstehenden Geschäfte nicht mehr nach ihrer politischen, sondern nur noch nach ihrer finanziellen Bedeutung anzugehen und zu erledigen. «Sparen» heisst das zurzeit von Regierung und Parlament wohl meistgebrauchte Schlagwort, das wir allerdings viel zu oft, viel zu leicht in den Mund nehmen. Denn was wir hier sparen nennen, erleben die Bürgerinnen und Bürger draussen im Land in den meisten Fällen als reine Raubzüge der Behörden auf ihre Portemonnaies. Immer nach dem Motto «Ein wenig Treibstoffzoll mehr hier, ein bisschen mehr Postporto da, ein Stückchen mehr SBB-Steuer dort» usw. Mit dem Auspressen der Zitrone Volk bis zum Gehtnichtmehr kann die kranke Bundeskasse letztendlich nicht kuriert werden.

Einmal ist die Belastbarkeit der Bürgerinnen und Bürger erschöpft. Bald schon dürften diese Bürgerinnen und Bürger das Erreichen ihrer finanziellen Schmerzgrenze an der Urne manifestieren. Denn auch das vorliegende Geschäft, die Weiterführung der um einen Drittel erhöhten Schwerverkehrsabgabe, erleben Herr und Frau Schweizer als erneuten Zugriff in ihre Geldbeutel. Schliesslich wird das Transportgewerbe, wie bereits angekündigt, die verteuerte Schwerverkehrsabgabe vollumfänglich auf den Konsumenten abwälzen. Nur ist die Schwerverkehrsabgabe wohl nicht gerade das geeignetste Objekt, um den Versuch, aus diesem Teufelskreis auszubrechen, zu starten.

Deshalb stimmt die CVP-Fraktion dem Bundesbeschluss A über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe zu – ich persönlich aber sehr missmutig. Die CVP-Fraktion unterstützt bei Artikel 20 die Beschlüsse des Ständerates und der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die eine Befristung der Abgabe auf zehn Jahre bis zum 31. Dezember 2004 vorsehen.

Präsident: Eine Korrekturmeldung: Die LdU/EVP-Fraktion stimmt der Minderheit und dem Bundesrat zu, nicht der Mehrheit.

Schmid Peter: Die grüne Fraktion unterstützt in der Differenzbereinigung zu den Strassenbenützungsgabgaben die Anträge der Kommissionsminderheit.

Wann endlich, liebe Kolleginnen und Kollegen der bürgerlichen Ratsseite, helfen Sie als Mitglieder der höchsten gesetzgebenden Behörde mit, dem Souverän wirklich weiträgende Entscheide anheimzustellen und ihn von Lappalien zu entlasten? Sie haben in der Sondersession im April einmal mehr die Einführung des Verwaltungsreferendums abgelehnt, und Sie

haben auch mehrheitlich sauer reagiert, als das Referendum gegen die Neat ergriffen und eine Initiative gegen den Kauf des F/A-18 lanciert wurde. Jetzt aber wollen Sie das Volk für eine mögliche Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe nach dem Jahre 2004 bemühen. Ich hoffe zwar schon, dass bis zu diesem Zeitpunkt eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe unter Dach ist. Ich frage mich aber um so mehr, wer da eigentlich beabsichtigt, eine solche Abgabe mit allen Kräften bis ins Jahre 2004 hinauszuzögern – wenn es nach zehn Jahren angeblich noch aktuell sein soll, eine abermalige Verlängerung zu beschliessen. Noch unverhältnismässiger ist der Antrag – und ich rede für die Fraktion gleich zum Beschlussentwurf B –, die teuerungsbedingte Anpassung der Nationalstrassenabgabe, die für den einzelnen Automobilisten vielleicht um fünf oder zehn Franken erhöht wird, einem referendumpflichtigen Bundesbeschluss zu unterstellen. Glückliche Schweiz, die sich solche Verfassungsartikel leisten kann! Wenn unser Schicksal wirklich derart vom Preis der Autobahnvignette abhängt, dann ist die Auto-Partei eine wirkliche Volkspartei. Aber selbst wenn es so wäre, sollte dies uns Politikerinnen und Politiker nicht davon abhalten, das Wesentliche vom Nebensächlichen zu unterscheiden. Im übrigen hält sich unsere Begeisterung zu den Vorlagen über die Strassenbenützungsgaben in Grenzen: Ein Dorn im Auge ist uns die vollständige Ueberführung der Abgaben in den Strassenfonds, denn mit solchem «Kässeliwesen» ist keine koordinierte und umweltfreundliche Verkehrspolitik möglich. Vor allem kommt es nicht zu einer vernünftigen Begrenzung des Verkehrswachstums und zu einer wirksamen Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die grüne Fraktion stimmt den Vorlagen mit wenig Begeisterung zu. Eine Unterstützung der Minderheitsanträge, die die bundesrätliche Version vertreten, wäre aber immerhin ein bescheidener Anfang, künftig die Volksrechte nicht für Lappalien zu bemühen.

Giezendanner: Der Herr Bundespräsident hat versucht, mich aus der Fassung zu bringen, aber ich habe sie zurückgewonnen. Herr Schmid Peter hat auch gesagt, die Auto-Partei sei eine Volkspartei, wenn Sie jetzt der ständerätlichen Fassung zustimmen. Sie merken: Der Ständerat hat es bereits eingesehen.

Nun werden wir wieder ernst. Die EG kennt keine Schwerverkehrssteuer. Man sagt zwar, sie sei im Raum, aber sie ist gestorben. Die EG baut 12 000 Kilometer neue Strassen. In der EG haben sie gemerkt, dass die Güterverteilung auf den nahen Raum nur über die Strasse erfolgen kann. Das ist Tatsache. Deshalb auch keine Verteuerung der Lebensader der Wirtschaft, der Strasse.

Ich werde mich heute nicht mehr gegen diese Schwerverkehrsabgabe wenden, die ja beschlossene Sache ist. Ich weiss, das hat keinen Sinn. Aber ich glaube, wir können vielleicht im Jahr 2004 froh sein, wenn wir kein Definitivum haben, damit wir wieder darüber diskutieren können. Wenn man sagt, man müsse das Volk wieder an die Urne bemühen, dann weiss man nicht, wovon man spricht. Ich kann Ihnen sagen: Das Transportgewerbe leidet schon heute arg unter der Schwerverkehrsabgabe. Ich kann Ihnen auch sagen, dass wir die Treibstoffzollerhöhung nicht zu zehn Prozent überwälzen konnten. Man kann nicht auf der einen Seite – wie Herr Oehler – von 4000 arbeitslosen Fernfahrern oder Lastwagenfahrern sprechen und auf der anderen Seite unser Gewerbe so behelligen. Herr Oehler, das sind Tatsachen. Sie können nicht von der einen Seite immer mehr Geld fordern und auf der anderen Seite den SBB Vergünstigungen geben. Das geht nicht. Da liegt des Pudels Kern. Das ist eine Sabotage des Gewerbes. Nehmen Sie das zur Kenntnis.

Ich bitte Sie, der ständerätlichen Fassung zuzustimmen, auch in Anbetracht der Retorsionen, die kommen werden. Die Möglichkeit von Retorsionen im Ausland ist nicht abgeklärt worden. Ich weiss, Herr Bundespräsident Ogi wird noch diese Woche beim deutschen Verkehrsminister sein. Der wird ihm dann eröffnen, wie die Retorsionen etwa aussehen könnten.

Bitte folgen Sie dem Ständerat und der Mehrheit der Kommission.

Vollmer, Berichterstatter: Viele Voten haben sich einmal mehr mit dem Grundsatz der Schwerverkehrsabgabe beschäftigt. Es geht aber jetzt nicht mehr darum, sich für oder gegen diese Abgabe auszusprechen, sondern es geht jetzt, in der Differenzbereinigung, nur noch um den Punkt, ob die Schwerverkehrsabgabe befristet in der Verfassung bleibt oder ob die Befristung wegfällt.

Die Mehrheit der Kommission (11 zu 8 Stimmen) schlägt Ihnen in Uebereinstimmung mit dem Ständerat vor, die Befristung in die Verfassung aufzunehmen. Der Rat hat seinerzeit, in der ersten Debatte über diesen Artikel, eine Befristung noch mit 64 zu 55 Stimmen abgelehnt. Wenn Sie heute eine Befristung aufnehmen, dann – ich entnehme das auch den Voten der Fraktionssprecher, die sich für den Mehrheitsantrag eingesetzt haben – geschieht dies in der Hoffnung und mit dem Willen, dass die Form der Schwerverkehrsabgabe bis zu diesem Zeitpunkt durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgelöst werden kann. Hoffen wir, dass dem so sei! Nehmen wir die Voten, die für die Befristung gefallen sind, als Auftrag an den Bundesrat, dem Parlament innerhalb dieser Zehnjahresfrist eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.

In diesem Sinne hat die Kommissionmehrheit (11 zu 8 Stimmen) der Befristung zugestimmt, und ich muss Ihnen als Kommissionssprecher dasselbe empfehlen.

M. Caccia, rapporteur: Nous sommes un beau et riche pays qui se permet de discuter longtemps sur une différence minime entre la version du Conseil des Etats et celle du Conseil national, qui, en l'occurrence, est identique au projet du Conseil fédéral.

Il s'agit donc de suivre le projet du Conseil fédéral et la décision du Conseil national, en limitant la durée de validité de cet arrêté A à l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions législatives liées à l'arrêté C dont on ne parle plus, celui des redevances sur les poids lourds liées aux prestations, ou bien, comme l'a voulu le Conseil des Etats, de fixer une limite au 31 décembre 2004 au plus tard pour l'échéance de cet arrêté. Il y a eu en commission un débat assez limité, et la majorité de la commission a finalement décidé par 11 voix contre 8 et avec une abstention de suivre le Conseil des Etats et donc d'éliminer la divergence, et elle vous invite à la suivre.

Bundespräsident Ogi: Im Gegensatz zu Herrn Vollmer möchte ich Ihnen aus Ueberzeugung empfehlen, der Minderheit Béguélin zu folgen. Das heisst aber auch, dass Sie Ihren früheren Entscheid bestätigen, den Sie klar, nämlich mit 64 zu 55 Stimmen, getroffen haben.

Der Ständerat will die Schwerverkehrsabgabe um höchstens 10 Jahre verlängern. Im Nationalrat wurde eine solche Befristung klar abgelehnt – im Basketball würde man von einem klaren Resultat sprechen. Der Bundesrat empfiehlt Ihnen, an Ihrem Beschluss festzuhalten und dem Minderheitsantrag zu folgen. Auch der Bundesrat möchte die pauschale Abgabe nicht unbegrenzt verlängern, aber der Bundesrat möchte nicht einen fixen Termin in die Verfassung schreiben. Wir wissen nämlich heute noch nicht, wann eine EG-weite Schwerverkehrsabgabe kommt. Herr Vollmer, wir können sie nur einführen, wenn das umliegende Ausland dies auch tut, ein Alleingang ist nicht möglich. Es ist nicht damit zu rechnen, dass die EG-Swerverkehrsabgabe heute oder morgen kommt, aber sie könnte plötzlich rasch kommen, das ist meine Meinung, ganz im Gegensatz zu derjenigen von Herrn Giezendanner. Uebrigens habe ich am nächsten Donnerstag ein Rendez-vous; ich werde Ihnen dann sagen, was mir der neue Verkehrsminister aus Deutschland – der fünfte, mit dem ich wieder beginnen darf –, Herr Minister Wissmann, gesagt hat.

Die pauschale Abgabe soll so lange bleiben, bis sie durch eine leistungsabhängige Abgabe ersetzt werden kann. Damit dienen wir mehreren Anliegen: Wir dienen dem Anliegen, dass wir flexibel bleiben – wir brauchen hier unbedingt Flexibilität –; wir können die Pauschale nahtlos durch die künftige Abgabe ersetzen, denn ein nahtloser Uebergang wäre dannzumal möglich. Wir schreiben in die Verfassung, dass wir eine solche Ablösung wollen, und setzen damit auch ein politisches Signal. Diejenigen, die für die Befristung sind, wollen nicht die

flankierenden Massnahmen, die Sie immer wieder gefordert haben, sie wollen nicht, dass wir hier legiferieren können. Ich bitte Sie, dem Bundesrat Vertrauen zu schenken und der Minderheit der Kommission zu folgen – d. h., Ihren Entscheid, den Sie bereits mit 64 zu 55 Stimmen getroffen haben, zu bestätigen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 80 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 62 Stimmen

Ziff. II Abs. 2

Antrag der Kommission
Streichen

Ch. II al. 2

Proposition de la commission
Biffer

Vollmer, Berichterstatter: Die Kommission empfiehlt Ihnen hier die Streichung von Absatz 2. Wir führen diese Streichung neu ein und gehen davon aus, dass uns auch der Ständerat folgen wird. Es war ursprünglich vorgesehen, diese Vorlage bereits früher zu beraten. Diese Beratungen haben sich verzögert, und es ist nicht sichergestellt, dass wir rechtzeitig eine Volksabstimmung durchführen können. Wir möchten dem Bundesrat die nötige Flexibilität bei der Ansetzung dieser Volksabstimmung geben.

Stimmen Sie bitte für diese Streichung von Absatz 2. Es ist eigentlich eine unnütze Bestimmung. In anderen Vorlagen haben wir die Inkraftsetzung nicht bereits im Verfassungstext vorgesehen. Wenn Sie dieser Streichung zustimmen, wird die Inkraftsetzung automatisch mit dem Beschluss des Volkes möglich sein, und das wird auch der Wille des Volkes sein.

Wir empfehlen Ihnen also, im Hinblick auf die Flexibilität bezüglich der Ansetzung der Volksabstimmung diesen Absatz 2 zu streichen.

M. Caccia, rapporteur: Lors de son examen, la commission a finalement décidé de proposer une modification dans cette partie, ce qui, malheureusement, crée une divergence avec le Conseil des Etats.

Le traitement de cet objet s'est prolongé et a été retardé, avec pour résultat que le Conseil fédéral va avoir des difficultés à respecter le délai mentionné à l'alinéa 2 du chiffre II. C'est la raison pour laquelle la commission en est arrivée à la conclusion qu'il fallait biffer cet alinéa et laisser un peu plus de flexibilité au Conseil fédéral pour fixer la date de la votation populaire sur cet arrêté fédéral, ce qui, à mon avis, paraît très raisonnable et trouvera l'accord du Parlement.

Angenommen – Adopté

B. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Art. 36quinquies Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Hämmerle, Béguelin, Diener, Hollenstein, Stalder, Vollmer, Zwygart)

Festhalten

Antrag Dreher

.... von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss der Teuerung angepasst werden, sofern ...

Art. 36quinquies al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Hämmerle, Béguelin, Diener, Hollenstein, Stalder, Vollmer, Zwygart)

Maintenir

Proposition Dreher

.... dépasse pas 3,5 tonnes. Le taux de redevance peut être adapté au renchérissement, dans la mesure

Hämmerle, Sprecher der Minderheit: Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsminderheit, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten und dem Bundesrat die Kompetenz zu geben, den Abgabesatz auf dem Verordnungsweg der Teuerung anzupassen.

Nationalrat und Ständerat haben entgegen der Vorlage des Bundesrates im Beschlussentwurf A die Anpassung der Schwerverkehrsabgabe einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss unterstellt. Wir betrachten diesen Entscheid als wenig überzeugend, aber er ist nicht zu ändern. Immerhin sind dafür noch eher Gründe zu finden als bei der hier zur Diskussion stehenden Autobahnvignette, denn es handelt sich dort, wo es pro Fahrzeug immerhin um bis zu 4000 Franken geht, um ganz andere Grössenordnungen als hier. Jene Abgabe ist etwa hundertmal teurer als die Vignette. Allein schon dieser enorme quantitative Unterschied rechtfertigt eine unterschiedliche rechtliche Behandlung dieser Abgaben.

Wichtiger ist aber ein Zweites: Es geht um eine demokratiepolitische Frage. Halten Sie sich bitte kurz die bürgerliche Argumentation im Hinblick auf die Volksabstimmung vom 6. Juni 1993 vor Augen. Da hören wir noch und noch: Das Land wird unregierbar, wenn das Volk überall das letzte Wort haben soll. Die Demokratie muss verwesentlich werden. Bundesrat und Parlament sollen ihre Führungsaufgabe wahrnehmen und durchsetzen.

Das tönt mutig, doch zur gleichen Zeit, wo Sie die Neuanschaffung von 34 Kampfflugzeugen für 3,5 Milliarden Franken explizit dem Volk nicht zur Abstimmung unterbreiten wollen, behaupten Sie im Brustton der Ueberzeugung, die Anpassung einer bestehenden Abgabe von 40 Franken an die Teuerung müsse einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss unterstellt werden – da kommt die stärkste Demokratin nicht mehr mit. Wahren Sie bitte für einmal die Proportionen, und halten Sie am Beschluss des Nationalrates fest!

Dreher: Mein Antrag liegt Ihnen vor. Hinter ihm steht die Fraktion der APS.

Wir haben zwei verschiedene Sprachregelungen. Der Minderheitsantrag Hämmerle will den Abgabesatz auf dem Verordnungsweg der Teuerung anpassen können, also die Fassung des Bundesrates – es heisst klar «der Teuerung anpassen».

Die Fassung des Ständerates, welcher die Mehrheit der Kommission zustimmt, lässt den Begriff der Teuerung weg. Es wäre also denkbar, dass der Bundesrat, je nach Entwicklung der Finanzlage im Strassenbereich, die Ansätze festlegt, da wir ja eigenartigerweise keine separate Strassenrechnung und keine separate Kasse kennen, wo diese Milliarden hineinkommen – die Motion des Kollegen Fischer-Seengen ist ja jetzt nach zwei Jahren nicht mehr unter den pendenten Geschäften.

Wir haben also hier die Teuerung nicht explizit formuliert. Wir möchten jedoch klar ausgedrückt haben, dass ein referendumspflichtiger Bundesbeschluss notwendig ist, wenn der Abgabesatz der Teuerung angepasst werden soll, und dass nicht einfach angepasst werden kann, mehr oder weniger nach Belieben von Bundesrat und Parlament. Ich weise darauf hin, dass wir mit jedem Liter Benzin, mit jedem Liter Treibstoff, bereits 30 Rappen «Autobahnvignette» bezahlen, so dass keine Veranlassung besteht, hier neue potentielle Geldschleusen zu öffnen, welche über die Teuerung hinausgehen.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, dem Antrag meiner Fraktion – vertreten durch mich – zuzustimmen.

Hildbrand: Die CVP-Fraktion ist durchaus damit einverstanden, dass der Preis für die Autobahnvignette künftig der Teuerung angepasst wird. Doch obwohl wir durchaus grosses Vertrauen in den Bundesrat haben, stellen wir uns dagegen, ihm bei der Autobahnvignette die Kompetenz zu erteilen, die Abgabesätze auf dem Verordnungsweg anpassen zu können. Auch wenn es sich im Einzelfall um einen geringen Betrag – 40 Franken! – handeln mag, soll das Parlament die Möglichkeit zur Mitbestimmung haben, und auch das Volk soll sein Recht haben, nötigenfalls über das Referendum mitreden zu können. Und die Volksrechte fragen – im Gegensatz zu Bundespräsident Ogi und einer Minderheit der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen – nicht nach der Verhältnismässigkeit, sie fragen auch nicht danach, ob bei 40 Franken pro Jahr eine Anpassung an die Teuerung weltbewegend sei oder nicht.

Wir haben die Referendumsmöglichkeit bei der Schwerverkehrsabgabe bereits geschaffen. Nun geht es darum, das gleiche System bei der allfälligen Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung auch bei der Vignette einzuführen. Eine unterschiedliche Behandlung ist durch nichts gerechtfertigt. Deshalb bitten wir Sie, in diesem Punkt dem Ständerat und der Kommissionsmehrheit zu folgen und die künftige Anpassung des Vignettenpreises an die Teuerung dem fakultativen Referendum zu unterstellen.

Stalder: Die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi empfiehlt Ihnen, den Minderheitsantrag zu unterstützen. Es ist doch so, dass dem Bundesrat ein gewisses Vertrauen entgegengebracht werden kann, wenn es sich um so bescheidene Beträge wie der Preis einer Autobahnvignette handelt.

Aus diesem Grund sind wir der Meinung, dass die erste Version (Bundesrat) unterstützungswürdig ist.

M. Cavadini Adriano: Ici, on discute des possibilités et des modalités de l'augmentation future du prix de la vignette. D'un côté, le Conseil fédéral aimerait augmenter le prix de la vignette en fonction du renchérissement, soit de l'évolution des prix, et de l'autre côté, le Conseil des Etats estime qu'une augmentation devrait pouvoir être effectuée si le compte routier le justifie.

Telle est la première différence de conception. Nous préférons la solution du Conseil des Etats, parce qu'on sort ainsi d'un automatisme existant dans le système du renchérissement. De même, dans les prix administrés, il faut éviter de faire figurer dans la constitution le principe de l'adaptation au renchérissement.

La deuxième différence est que le Conseil fédéral veut pouvoir prendre cette décision par le biais d'une ordonnance, tandis que le Conseil des Etats préfère que la décision soit prise par les Chambres, avec la possibilité, à la limite, d'un référendum. Nous pensons que la deuxième version est préférable, notamment en fonction du succès de cette modification constitutionnelle devant le peuple, car nous voulons obtenir cette augmentation de 30 à 40 francs.

Afin d'assurer les chances d'obtenir une réponse positive de la part du peuple, nous vous invitons à soutenir la solution du Conseil des Etats et de la majorité de la commission.

Herczog: Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, den Minderheitsantrag Hämmerle zu unterstützen und in diesem Sinne die Formulierung des Bundesrates zu belassen. Es ist nämlich so, dass dieser Beschluss des Ständerates erstens nicht anwendbar und zweitens politisch nicht zu rechtfertigen ist.

Es geht nicht – und hier wurzelt das Missverständnis der AP-Fraktion – um einen Index-Automatismus, sondern lediglich um eine Geldwerterhaltung. Gemäss Ständerat geht es hier darum, die Strassenverkehrskosten anstatt die Teuerung als Massstab zu nehmen. Dieser Massstab ist so gesehen unbrauchbar, erstens, weil eine Anpassung erst in drei bis fünf Jahren geschieht, und zweitens, weil kein politischer Begriff so schillernd und unklar ist und bis heute politisch nicht ausgewertet ist wie die Strassenrechnung oder diese Strassenverkehrskosten. Woraus sollen diese Strassenverkehrskosten

bestehen? Ist jetzt das Verursacherprinzip berücksichtigt, sind die Unfallkosten und Umweltschäden berücksichtigt? Niemand weiss es. Die Formulierung ist einfach auf der Fahne und soll so ins Gesetz kommen, sie ist also zurzeit weder als Erhebungsart noch als Aussage brauchbar.

Zum zweiten Punkt, «wieso es politisch nicht gerechtfertigt ist, hier einen referendumpflichtigen Bundesbeschluss zu verlangen: Es ist doch eigenartig, dass jene Kreise, die heute auf dem «Zeitgeist» der Deregulierung reiten und hier jede SBB-Tax- und SBB-Tariferhöhung ad hoc beschliessen, jetzt für ein paar Franken einen referendumpflichtigen Beschluss verlangen. Das ist unverhältnismässig und politisch auch für die Bevölkerung nicht einsichtig, zumal, wenn hier im Saal Leute über SBB-Tarife beschliessen, die ihre Generalabonnements gratis erhalten. Solange also der öffentliche Verkehr im Verhältnis zum privaten Verkehr nach wie vor viel zu teuer ist, ist also nicht einzusehen, wieso man jetzt diesem ständerätlichen Beschluss zustimmen sollte.

Mit anderen Worten: Ich werde den Verdacht nicht los, dass es bei diesem Antrag um irgend etwas ganz anderes geht, nämlich darum, dass jene, die das Automobil als Leitlinie ihres politischen Wirkens missbrauchen, an einem zweifellos ungeeigneten Objekt wie der um ein paar Franken teureren Autobahnvignette wieder einmal die endlose Ausplünderung der Autofahrer beklagen wollen. Das ist unnützlich, unsinnig. Es braucht keine Volksabstimmungen, das wäre wieder zum Fenster hinausgeworfenes Geld.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit Hämmerle und damit dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion ist für Zustimmung zur Minderheit, also für Festhalten am Beschluss des Nationalrates, der dem bundesrätlichen Vorschlag gefolgt war.

Es geht hier um einen geringen Betrag für den einzelnen, um einen lächerlichen Betrag. Wir kennen das Finanzreferendum nicht. Hier aber will man Volksplebiszite, und zwar Volksplebiszite über minimalste Beträge. Diese Erhöhung ist nicht einmal ein Ausgleich der Teuerung, und künftig können die Ansätze – je nachdem, welcher Fassung man zustimmt – höchstens der Teuerung angepasst werden. Es geht höchstens um ein Beibehalten des Geldwertes. Wenn wir von «Verwesentlichung der Demokratie» reden, von der «Straffung der Instanzenzüge», dann ist es blauäugig, hier immer wieder auf diese Art Volksabstimmungen provozieren zu lassen. Dieses Politispiel, das hier gemacht werden soll, ist ein Rückfall ins Altertum, und dementsprechend ist es falsch, diesen Weg zu beschreiten. Wir sind deswegen für die Minderheit.

M. Schmied Walter: J'aimerais, au nom du groupe UDC, vous encourager à soutenir la majorité de la commission. Il ne s'agit pas d'organiser des plébiscites électoraux ou populistes pour quelques dizaines de francs, mais le fait d'augmenter le prix de la vignette autoroutière est un principe qu'il est justifié de soumettre au peuple, dans la mesure où ce principe est ancré dans la constitution et que le Conseil fédéral, et lui seul, serait compétent pour adapter la taxe de la vignette autoroutière au renchérissement.

Monsieur Herczog, lorsque vous serez arrivé à vos fins et que vous aurez obtenu la suppression des routes nationales, je vous demande s'il sera toujours justifié d'adapter le coût de la vignette autoroutière à l'évolution des prix. Si vous avez peur d'un vote populaire, il faut croire qu'il y a effectivement péril en la demeure. Si vous pensez que le Conseil fédéral va adapter la taxe de la vignette autoroutière dans des proportions justifiées, vous ne devez pas craindre le résultat d'un vote populaire.

En conclusion, je vous invite à soutenir la majorité de la commission.

Giezendanner: Ich glaube, man muss hier wirklich an die Motion Fischer-Seengen denken, die eine separate Strassenverkehrsrechnung verlangt. Wenn man eine separate Strassenverkehrsrechnung führen würde, würde auch der PKW-Verkehr seine Kosten decken. Also hat die Vignette nur steuerlichen Charakter. Tatsache ist, dass in der Zwischenzeit der

Schwerverkehr seine Kosten auch zahlt, trotzdem auferlegen wir ihm eine neuerliche Schwerverkehrssteuer. Ich sage nochmals: Wenn die Strassenverkehrsrechnung sauber, differenziert geführt würde, würde der Personenwagen seine Kosten decken, und eine Vignette wäre überflüssig. In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Ständerat zuzustimmen. Es steht hier ganz klar: «... angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.» Ich hoffe sehr, dass Herr Fischer-Seengen seine verfallene Motion wieder einreichen wird. Wenn diese Rechnung separat geführt wird, sieht alles anders aus.

Vollmer, Berichterstatter: Die Kommission hat auch in dieser Frage nicht gerade überzeugende Mehrheiten gefunden. Mit 10 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen empfiehlt sie Ihnen, die Fassung des Ständerates zu übernehmen. Noch vor der Märzsession hat die Kommission mit 11 zu 10 Stimmen für die Fassung des Bundesrates plädiert, und der Ständerat hat dann mit 17 zu 16 Stimmen für diese jetzt eingefügte Fassung gestimmt. Der Nationalrat war in der Märzsession recht deutlich – mit 73 zu 55 Stimmen – der Meinung, für die Erhöhung der Vignette brauche es keinen referendumspflichtigen Erlass. Trotzdem hat die Kommissionsmehrheit jetzt diesem Begehren des Ständerates zugestimmt. Ich finde, wir müssen hier nicht mehr die Grundsatzdiskussion führen. Die Argumente werden nicht stichhaltiger, wenn wir sie jetzt in dieser Differenzbereinigung noch einmal wiederholen.

Was ich aber deutlich hier festhalten möchte, ist, dass der Antrag Dreher nicht nur in der Kommission nicht gestellt worden ist. Der Antrag Dreher bringt neben dem Beschluss des Ständerates eine doppelte Bedingung. Er möchte das Ganze von der Teuerung und zusätzlich auch noch von der Erhöhung der Strassenverkehrsrechnung abhängig machen, und diese beiden Bedingungen kumuliert würden es erst möglich machen, dem Rat einen Antrag zu stellen, der dann noch dem Referendum unterstellt werden müsste. Die Kommission ist der Auffassung, dass wir höchstens das aufnehmen sollen, was bereits im Bundesbeschlussentwurf A festgehalten worden ist. Wir haben offenbar keine anderen Probleme, die Schweizer Bevölkerung hat keine anderen Sorgen, als über solche Dinge abzustimmen.

Ich bitte Sie deshalb mit Ueberzeugung und aufgrund der Erläuterungen in der Kommission, dem Antrag Dreher keinesfalls zuzustimmen. Die Kommissionsmehrheit befürwortet aber – eigentlich nicht aus inhaltlichen Gründen, sondern vor allem in Konsequenz des Bundesbeschlusses A –, dass man eben die gleiche Logik in den Bundesbeschluss B übernimmt und auch da eine zukünftige Anpassung der Abgabe einem referendumspflichtigen Erlass unterstellt (und nicht, wie der Bundesrat uns das vorschlägt, ihm auf dem Verordnungswege die alleinige Kompetenz überträgt). Die Kommissionsmehrheit empfiehlt Ihnen, mit 10 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen, der Fassung des Ständerates zuzustimmen.

M. Caccia, rapporteur: La majorité de la commission, par 10 voix contre 7 et avec 3 abstentions, vous invite à suivre le Conseil des Etats et à régler cette divergence. Cela signifie que la question est, comme dans le cas précédent, assez controversée. Le Conseil des Etats a eu lui-même une décision quelque peu difficile à prendre; il s'est en tout cas écarté des décisions du Conseil national en voulant introduire dans cet arrêté les mêmes critères que ceux adoptés dans l'arrêté précédent concernant les redevances sur le trafic des poids lourds.

Avec la proposition Dreher, on va soit reprendre le critère qui était prévu par le Conseil fédéral, soit celui prévu par le Conseil des Etats. En additionnant ces deux critères, on crée une nouvelle divergence avec le Conseil des Etats. Or, s'il y a une bonne raison de suivre la majorité de la commission pour régler les divergences, il y en aurait en tout cas deux pour ne pas suivre M. Dreher, bien que sa proposition n'ait pas été faite en commission. Si nous voulons conclure ce débat aujourd'hui, il faut voter pour la majorité de la commission. Si d'autres propositions sont votées, la discussion sera reprise dans une pro-

chaine session afin de régler les nouvelles divergences par rapport au Conseil des Etats. Donc, la majorité de la commission vous invite à suivre le Conseil des Etats.

Bundespräsident Ogi: Der Entscheid des Ständerates kam nur knapp zustande. Unter der Führung der Herren Loretan und Bütiker kam ein 17 zu 16 zustande. Der Ständerat ist aber grundsätzlich damit einverstanden, dass der Preis für die Vignette in Zukunft der Teuerung angepasst werden kann. Er will aber für eine solche Anpassung das Referendum vorsehen. Herr Vollmer hat es gesagt: Ein fakultatives Referendum für drei Kaffee Crème, das ist etwas weitgegangen.

Wir sollten uns besser die für die grossen Fragen nötige Zeit sparen; es wäre nicht angemessen, dass eine Volksabstimmung durchgeführt werden müsste, wenn der Bundesrat diese Vignette auf 50 Franken erhöhen würde – er wird es sicher erst tun, wenn die Teuerung das rechtfertigt –; eine 10-fränkige Anpassung wäre möglich; das ganze Prozedere wegen einer Erhöhung von 40 auf 50 Franken durchzuführen – das ist nicht verhältnismässig. Ich bitte Sie dringend, hier der Minderheit der Kommission zu folgen.

Der Antrag Dreher war der Kommission nicht bekannt. Herr Dreher will wie der Bundesrat die Anpassung an die Teuerung, aber mit fakultativem Referendum. Das ist, wie gesagt, ein neuer Antrag, der nicht auf der Fahne vorzufinden ist.

Der Ständerat will wie Herr Dreher zwar das fakultative Referendum, aber nicht Anpassung an die Teuerung, sondern Anpassung an die Strassenverkehrskosten.

Der Bundesrat beantragt Ihnen, den Antrag Dreher abzulehnen und dem Antrag der Kommissionsminderheit Hämmerle zu folgen.

Noch zu Herrn Giezendanner: Die vignettenpflichtigen Fahrzeuge, Herr Giezendanner, wiesen in der Periode 1985 bis 1989 eine Unterdeckung von durchschnittlich etwa 3 Prozent aus; ohne Vignette wären es etwa 8 Prozent gewesen. Damit habe ich Ihre Frage oder Bemerkung auch richtiggestellt.

Ich bitte Sie, an die 10 Franken zu denken und zu überlegen, ob es Sinn macht, wegen 10 Franken eine Volksabstimmung durchzuführen. Wenn Sie der Kommissionsmehrheit folgen, dann werden Sie diese Abstimmung sicher noch erleben, denn ich kann mir nicht vorstellen, dass sich gewisse Parteien diese Möglichkeit entgehen lassen.

Ich bitte Sie dringend, der Kommissionsminderheit zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit

offensichtliche Mehrheit

Für den Antrag Dreher

Minderheit

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit

74 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

62 Stimmen

Ziff. II Abs. 2

Antrag der Kommission

Streichen

Ch. II al. 2

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 19.40 Uhr

La séance est levée à 19 h 40

92.012

**Strassenbenützungsabgaben.
Verlängerung und Neugestaltung
Redevances sur l'utilisation des routes.
Prorogation et refonte**

Siehe Seite 884 hiervor – Voir page 884 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 14. Juni 1993

Décision du Conseil des Etats du 14 juin 1993

1. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

1. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Entwurfes

107 Stimmen

Dagegen

27 Stimmen

2. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

2. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Entwurfes

116 Stimmen

Dagegen

19 Stimmen

3. Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

3. Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Entwurfes

104 Stimmen

Dagegen

37 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

**Ständerat
Conseil des Etats**

Sitzung vom	28.04.1993	
	14.06.1993	
	18.06.1993	(Schlussabstimmung)
Séance du	28.04.1993	
	14.06.1993	
	18.06.1993	(Vote final)

92.012

**Strassenbenützungsgabgaben.
Verlängerung und Neugestaltung
Redevances sur l'utilisation des routes.
Prorogation et refonte**

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 27. Januar 1992 (BBl II 729)
Message et projets d'arrêtés du 27 janvier 1992 (FF II 725)

Beschluss des Nationalrates vom 17. März 1993
Décision du Conseil national du 17 mars 1993

Küchler, Berichterstatter: Obwohl wir es beim heutigen Geschäft über die Strassenbenützungsgabgaben grundsätzlich mit drei verschiedenen, separaten Vorlagen zu tun haben, stehen diese doch in einem engen sachlichen Zusammenhang miteinander, weshalb es sich rechtfertigt, die Eintretensdebatte über die Beschlussentwürfe A, B und C gemeinsam zu führen.

Der Beschlussentwurf A möchte die Erhebung der bisherigen Schwerverkehrsabgabe verlängern; der Beschlussentwurf B will die bisherige Autobahnvignette weiterführen, und Beschlussentwurf C will die Verfassungsgrundlage für die spätere Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe schaffen.

Gleichzeitig weise ich darauf hin, dass die Vorlagen nicht nur verkehrspolitischer, sondern ebensowohl finanzpolitischer Natur sind. Gerade in letzterem Zusammenhang mussten wir ja vor wenigen Tagen erfahren, dass sich die Staatsrechnung 1992 noch trister als erwartet präsentiert, schliesst sie doch mit einem Defizit von etwa 4 Milliarden Franken ab. Auch in den kommenden Jahren drohen uns weitere jährliche Defizite in Milliardenhöhe.

Als Parlament sind wir aufgerufen, jede sich bietende Gelegenheit wahrzunehmen, um dem Bund nicht nur seine bisherigen Einnahmenquellen zu garantieren, sondern diese wenn immer möglich sogar zu verbessern. Vor diesem finanzpolitischen Hintergrund sind also die heutigen drei Vorlagen über die Verkehrsabgaben zu betrachten.

Sodann haben neueste verkehrspolitische Veröffentlichungen ergeben, dass der Strassengüterverkehr – trotz Rezession – im Jahre 1991 neue Rekordwerte aufweist. Die Gütertransporte zwischen Nordeuropa und Italien beispielsweise sind auf den Rekordstand von rund 94 Millionen Tonnen angestiegen, wobei bemerkenswert ist, dass der in- und ausländische

Güterverkehr auf der Strasse sowie die eindeutig attraktiveren ausländischen Bahnen zulegen, während die Schweizer Bahnen deutlich an Terrain einbüssten.

Wollen wir aber die Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen gegenüber der Strasse verbessern und die Bewältigung dieses ständigen Mehrverkehrs nach unserer schweizerischen Façon ermöglichen, d. h. so, dass er von einem Alpenland wie der Schweiz überhaupt verkraftet werden kann, dann benötigen wir nicht nur die Weiterführung der rechtlichen Grundlagen für die Strassenbenützungsgabgaben: Wir benötigen vielmehr die Weiterführung in einer korrigierten Fassung, die es uns gleichzeitig erlaubt, künftigen europäischen Entwicklungen rechtzeitig Rechnung zu tragen.

Daraus ersehen Sie, dass wir uns mit den heutigen Vorlagen an einer wichtigen, sehr heiklen und brisanten Schnittstelle von Finanz-, Verkehrs- und Europapolitik befinden. So ist es auch nicht verwunderlich, dass im Erstrat bei der Diskussion die Emotionen hochgingen, dass ellenlange Diskussionen stattfanden und zahlreiche Abänderungsanträge eingebracht wurden. Dennoch folgte der Erstrat schliesslich in grossen Zügen dem Entwurf des Bundesrates.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates hat sich an ihrer zweitägigen Sitzung vom 25./26. März 1993 eingehend mit dem brisanten Thema befasst. Und auch sie stimmt den bundesrätlichen Vorlagen weitgehend zu.

Im Unterschied zu Bundesrat und Nationalrat ergänzte die Kommission jedoch den Beschlussentwurf A über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe mit einem Absatz, der künftig eine Anpassung der Gewichtskategorieneinteilung an allfällige SVG-Aenderungen erlaubt (Art. 20 Abs. 3bis [neu]). Ferner will die Kommissionmehrheit die Laufzeit des Beschlussentwurfes A befristen (Abs. 8), und sie schafft schliesslich eine Differenz zum Nationalrat bezüglich der Teuerungsanpassung (Abs. 3). Auf all diese Anträge werden wir in der Detailberatung zurückkommen.

Nun kurz ein Wort zur kurzfristigen, speditiven Behandlung dieses Geschäftes. Die beiden ersten Vorlagen, die Beschlussentwürfe A und B, laufen bekanntlich aufgrund der seinerzeitigen Befristung Ende 1994 aus. Ohne neue Verfassungsgrundlage würden diese Abgaben anschliessend nicht mehr erhoben werden können. Dies kann sicher nicht die Absicht des Parlamentes sein. Deshalb drängt sich eine zügige, abschliessende parlamentarische Behandlung dieser Vorlagen auf, damit das Geschäft dem Volk rechtzeitig zur Abstimmung unterbreitet werden kann.

Gestatten Sie mir einige allgemeine Bemerkungen zu den beiden Beschlussentwürfen A und B. Bei der Einführung dieser beiden Beschlüsse auf den 1. Januar 1985 wurden die heute geltenden Verfassungsartikel über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe bzw. einer Nationalstrassenabgabe befristet. Mit der Einführung dieser Abgaben betrat die Schweiz damals Neuland. Die Befristung sollte ermöglichen, nach einer Erfahrungszeit von zehn Jahren eine Standortbestimmung vorzunehmen. Dieser Zeitpunkt ist inzwischen gekommen.

Wir können feststellen, dass sich das Abgabesystem nach anfänglichen Schwierigkeiten eingespielt und grundsätzlich bewährt hat. Obwohl die Abgaben bei ihrer Einführung im In- und Ausland sehr umstritten waren, ist deren Akzeptanz heute zweifellos vorhanden. Wir alle erinnern uns noch gut daran, dass sich das Ausland damals gegen unsere Abgaben gestraubt und Retorsionsmassnahmen ergriffen hat. Heute hat sich das Klima in Europa zugunsten von Strassenbenützungsgabgaben wesentlich verbessert. So wird heute auch in der EG über die Einführung von Strassenbenützungsgabgaben diskutiert. Ein neuer Richtlinienentwurf der EG-Kommission vom September 1992 will im ganzen EG-Raum Benützungsgebühren zulassen. Erhoben werden sollen sie entweder in der Form von Autobahngebühren wie in Frankreich oder aber als Vignette wie in der Schweiz. Später soll ein harmonisiertes System angestrebt werden.

Auch die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat kürzlich beschlossen, zusätzlich zu einer Anhebung der Mineralölsteuer ab 1994 eine Autobahnvignette einzuführen, und zwar sowohl für Lastwagen als auch für Personenwagen.

Solche Entwicklungen sind für uns erfreulich, wenn man an die zahlreichen Proteste denkt, die die schweizerischen Strassenverkehrsabgaben nach ihrer Einführung gerade in der Bundesrepublik Deutschland ausgelöst hatten. Diese europäischen Entwicklungen bestätigen die Richtigkeit unserer bisherigen Verkehrspolitik – eine Verkehrspolitik, die nachhaltig von unserem Departementsvorsteher vertreten wird.

Einige Bemerkungen zu den Erträgen aus den Benützungsabgaben und zur Strassenrechnung: Die Schwerverkehrsabgabe erbringt gegenwärtig etwa 140 Millionen Franken jährlich. Davon entfallen etwa 17 Prozent auf die ausländischen Fahrzeuge. Der Ertrag aus der Autobahnvignette beläuft sich heute auf über 200 Millionen Franken; davon stammt rund die Hälfte von ausländischen Fahrzeugen.

Die jährlichen Zuwachsraten von gegen 5 Prozent liegen offensichtlich über den Steigerungen der entsprechenden Strassenverkehrssegmente, woraus wiederum auf eine zunehmende Akzeptanz der Abgaben geschlossen werden kann. Sowohl der Erstrat als auch ihre vorberatende Kommission wollen den Strassenverkehr auch inskünftig zur Finanzierung seiner Wegekosten heranziehen. Selbst unter Berücksichtigung der heutigen Abgaben decken nämlich gemäss unserer bisherigen Strassenrechnung weder der Strassengüter- noch der Strassenpersonenverkehr ihre Wegekosten voll. Dies, obwohl gemäss heutiger Strassenrechnung die sogenannten externen Kosten und Nutzen des Strassenverkehrs nicht erfasst sind.

Unter externen Kosten können wir beispielsweise die ungedeckten Unfall- und Emissionskosten oder aber die Kosten für Bodenbeanspruchung usw. verstehen.

In diesem Zusammenhang hat die Kommission aber mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass das zuständige Departement bestrebt ist, so rasch als möglich die erforderlichen Unterlagen zu beschaffen, um künftige auch die sogenannten externen Kosten in die Strassenrechnung mit einbeziehen zu können. Die Kommission legt Wert auf diese Feststellung und auf diese Zusicherung.

Wie Sie alle aus einer Zuschrift vom 16. April 1993 des Astag, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes, entnehmen konnten, widersetzt sich dieser vehement einer Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe, indem er behauptet, zusammen mit der eben beschlossenen Treibstoffzollerhöhung würde die künftige Erhöhung der Strassenbenützungsabgaben insgesamt eine Ueberdeckung der Strassenkategorienrechnung ergeben.

Diesen Schlussfolgerungen kann ich nicht folgen. Trotz der kürzlich erfolgten Treibstoffzollerhöhung um 20 Rappen pro Liter benötigen wir auch die auf den 1. Januar 1995 vorgesehenen erhöhten Strassenbenützungsabgaben. Weshalb? In den nächsten Jahren werden beim Strassenverkehr grosse Aufgaben und Auslagen auf uns zukommen; diese müssen allesamt aus der Treibstoffzollkasse bestritten werden. Denken wir an die rasche Fertigstellung des gesamten restlichen Nationalstrassennetzes. Diese Aufgabe beansprucht nach einer Information, die wir in der Kommission erhalten haben, noch etwa 20 Milliarden Franken. Denken wir an die enormen Kosten für den künftigen Unterhalt und die kostspielige Erneuerung der inzwischen alternden Nationalstrassenteilstücke und der Nationalstrassentunnels! Nicht zu vergessen ist der Bau der Neat, der zu 25 Prozent aus Treibstoffzollmitteln finanziert werden soll.

Die Bauteuerung wird auch in den kommenden Jahren zunehmen. Zu beachten ist ferner, dass der Bund dem gesamten Strassensektor für die Finanzierung der Nationalstrassen anfänglich grosse Beträge vorgeschossen hat. Eine allfällige kurzfristige Ueberdeckung würde also nur eine Kompensation dieser Vorschüsse darstellen.

Sie sehen: Eine teuerungsbedingte Anpassung ist heute durchaus berechtigt, da die entsprechenden Kosten ausgewiesen sind. Eine zusätzliche Inanspruchnahme allgemeiner Bundesmittel für den Strassenbau wäre angesichts der leeren Bundeskasse nicht nur nicht zu verantworten, sondern geradezu fatal; solches kann bestimmt nicht ernsthaft erwogen werden. Mit der Weiterführung der bisherigen Strassenbenützungsabgaben wird auch dem Prinzip der sogenannten Kostenwahr-

heit nachgelebt. Die Kosten, die der Verkehr verursacht, hat er gemäss dem Verursacherprinzip zu bezahlen. Dieses Prinzip ist übrigens von der EG im Transitabkommen anerkannt worden. Diesem Abkommen hat auch das Parlament kürzlich zugestimmt. Mit der zumindest teilweisen Umsetzung dieses Verursacherprinzips werden auch die Wettbewerbsverzerrungen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr vermindert. Deshalb sind die Verfassungsbestimmungen bezüglich Schwerverkehrsabgabe und bezüglich Autobahnvignette grundsätzlich zu erneuern und die Abgabesätze der Teuerung anzupassen.

Welches sind nun die Ziele der beiden Beschlussentwürfe A und B? Die Beschlussentwürfe A und B beinhalten folgende drei Hauptanliegen:

1. Sie wollen die Abgaben über das Jahr 1994 hinaus in der bestehenden und akzeptierten Form verlängern. Obwohl die pauschale Schwerverkehrsabgabe später durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgelöst werden soll und somit der Beschlussentwurf A eigentlich nur eine Uebergangslösung darstellt, soll dieser nach Auffassung der Kommissionsmehrheit dennoch befristet werden. Wir werden uns in der Detailberatung mit dieser Thematik auseinanderzusetzen haben.

2. Neu werden künftig eine Zweckbindung der Erträge und eine Ertragsbeteiligung der Kantone vorgesehen. Die bis heute fehlende Zweckbindung hat im In- und Ausland immer wieder Kritik hervorgerufen, weil diese Abgaben als voraussetzungslos geschuldete Steuer betrachtet wurden. Mit der Zweckbindung tragen wir also nicht nur der bisherigen Kritik, sondern auch dem Transitabkommen mit der EG Rechnung. Es soll also künftige der Abgabecharakter hervorgehoben werden.

Gleichzeitig können die Mittel, die der Strassenverkehrsteilnehmer aufbringt, künftig analog dem Ertrag des Zollzuschlages gemäss Artikel 36ter der Bundesverfassung verwendet werden, d. h. nicht bloss für reine, eigentliche Infrastrukturkosten, sondern auch für Umwelt- oder Lärmschutzmassnahmen, für Schutzbauten gegen Naturgewalten oder zur Förderung des Huckepackverkehrs.

Die Zweckbindung gemäss Artikel 36ter hat überdies den Vorteil, dass auch die Kantone an den Erträgen aus den Abgaben künftig partizipieren können. Diese Beteiligung der Kantone führt immerhin zu einem gewissen regionalpolitischen Ausgleich – ein Anliegen, das in unserem Rat ja immer wieder betont wird.

3. Das dritte Ziel und Hauptanliegen ist, dass die Abgabesätze der seit 1985 aufgelaufenen Teuerung angepasst werden. Der Bundesrat soll künftige die Abgabesätze auf dem Verordnungsweg der Teuerung anpassen können. Ueber diese Anpassungskompetenz werden wir uns ebenfalls noch in der Detailberatung unterhalten müssen.

Aus den aufgezählten drei Zielsetzungen ersehen Sie, dass es also – abgesehen von den Anpassungen an die Teuerung und die Zweckbindung – heute in den Beschlussentwürfen A und B nur um die Verlängerung der bereits existierenden und voll akzeptierten Abgaben geht. Ausschliesslich darüber gilt es im Zusammenhang mit diesen beiden Beschlussentwürfen zu diskutieren. Erst beim Beschlussentwurf C beschreiben wir Neuland.

Zum Beschlussentwurf C liegt ein Nichteintretensantrag seitens einer Kommissionsminderheit vor, angeführt von Herrn Kollege Loretan. Ich begründe nun den Antrag der Kommissionsmehrheit auf Eintreten auf diesen Beschlussentwurf. Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen Eintreten auf den Beschlussentwurf C, denn dieser bildet nach unserer Auffassung einen Eckpfeiler unserer künftigen Verkehrspolitik. Die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe soll nämlich zum gegebenen Zeitpunkt das heutige, pauschale und zugegebenermassen mit gewissen Mängeln behaftete Abgabesystem ersetzen.

Mit diesem künftigen Systemwechsel lassen sich wiederum folgende Ziele realisieren:

1. kann das Verursacherprinzip optimaler als bisher verwirklicht werden; Fahrzeuge, die viel fahren, zahlen bedeutend höhere Abgaben als Fahrzeuge, die wenig fahren;

2. wird die Zahl der Leerfahrten vermindert, indem ein zusätzlicher Anreiz geschaffen werden soll, die Auslastung der Lastwagen weiter zu optimieren; unnützer Verkehr wird also zurückgebunden;

3. erlaubt diese leistungsabhängige Abgabe auch, dem Strassengüterverkehr nebst den ungedeckten Wegekosten schrittweise einen Teil der sogenannten externen Kosten – also Lärm, Luftbelastung, Unfälle, Gebäudeschäden usw. – unter gleichzeitiger Anrechnung der sogenannten externen Nutzen anzulasten;

4. kann mit dieser künftigen Abgabe auf wirksame Art Umweltschutz betreiben und ein Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet werden;

5. soll die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eine flankierende Massnahme zur Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale darstellen; es soll eine vermehrte Verlagerung des Fernschwerverkehrs auf die Schiene erreicht werden.

Die Einführung dieser Abgabe muss aber – das möchte ich betonen – in enger Übereinstimmung mit der EG erfolgen, denn der Verkehr ist heute international ausgerichtet. Ein Alleingang der Schweiz würde offensichtlich den Verkehrsfluss stören und Fraktionen schaffen – dies zum Nachteil unserer schweizerischen Wirtschaft.

Eine international abgestimmte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe gewährleistet auch eine Gleichbehandlung der in- und ausländischen Fahrzeuge. Aber die konkrete Ausgestaltung der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe muss der späteren Ausführungsgesetzgebung vorbehalten bleiben. Heute geht es einzig und allein darum, mit dem Beschlussentwurf C rechtzeitig eine Verfassungsgrundlage zu schaffen, um damit einen Zeitvorsprung zu erzielen. Sobald nämlich die EG ihren Entscheid zur Ausgestaltung der Strassenbenützungsabgaben getroffen hat, sind wir aufgrund der vorhandenen Verfassungsgrundlage jederzeit in der Lage, unverzüglich auch die erforderliche Ausführungsgesetzgebung zu erlassen.

Entgegen den in der Kommission vorgebrachten Befürchtungen schaffen wir also mit dem Beschlussentwurf C nicht «Gesetze auf Vorrat». Das Parlament behält nämlich auch mit der Verabschiedung des Beschlussentwurfes C seine völlige Handlungsfreiheit, und auch das Volk wird nach der Gutheissung der Verfassungsgrundlage gemäss Beschlussentwurf C nicht ausgeschaltet. Ueber das Gesetzesreferendum bleibt nämlich auch hinsichtlich der erforderlichen Ausführungsgesetzgebung der letzte Entscheid nach wie vor beim Volk; das muss mit aller Klarheit hervorgehoben werden.

Mit der Gutheissung des Beschlussentwurfes C setzen wir aber heute gleichzeitig das erforderliche Zeichen dafür, dass wir effektiv gewillt sind, baldmöglichst eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Übereinstimmung mit dem Ausland zu erheben.

Aus all dem Gesagten heraus beantragt Ihnen die vorberatende Kommission einstimmig, auf die Beschlussentwürfe A und B einzutreten. Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen, den Nichteintretensantrag der Minderheit (Loretan) zum Beschlussentwurf C abzulehnen und auf diesen Beschlussentwurf C ebenfalls einzutreten.

Ich glaube, dass es mit dem Eintreten und der Zustimmung zu diesem finanz- und verkehrspolitischen Paket heute gleichzeitig ein verkehrspolitisches Bekenntnis geht: dass wir nämlich bereit sind, die Geltungsdauer der heutigen Abgaben zu verlängern und gleichzeitig die Grundlagen für neue, moderne, leistungs- oder verbrauchsabhängige Verkehrsabgaben zu schaffen.

Es geht aber auch um die Fortführung unserer im In- und Ausland bewährten, konsistenten Verkehrspolitik, die die ökologische Verantwortung und die ökonomische Vernunft miteinander verbindet, wie sich jeweils der Herr Bundespräsident auszudrücken pflegt.

Büttiker: Nach der Zustimmung von Volk und Ständen zur Treibstoffzollerhöhung am 7. März 1993 und der bereits erfolgten Ankündigung neuer Steuern und Abgaben durch den Bundesrat im Sinne eines «Einnahmenspiels ohne Grenzen» kann

ich zum vorliegenden Geschäft über die Verlängerung der Strassenbenützungsabgaben nur noch sagen: Der Krug geht zum Brunnen, bis er bricht; der Bundesrat holt Mehreinnahmen aus dem Verkehr, bis er vom Volk gestoppt wird. Der Bundesrat verlangt ganz eindeutig zuviel auf einmal. Die kumulierten Begehrlichkeiten überschreiten in dieser Vorlage die Reizschwelle des Erträglichen, nämlich:

1. Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe;
2. Erhöhung der Autobahnvignette;
3. Zementierung von Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe in der Verfassung, indem neu keine Befristung mehr vorgesehen ist;
4. totale Kompetenzverschiebung zugunsten des Bundesrates, indem dieser neu Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe erhöhen kann, ohne Parlament und Volk auch nur zu fragen;
5. beim Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Vorlage C) wird versucht, auch noch Verfassungsrecht auf Vorrat zu schaffen. Diese Blankoscheckausstellung auf der ganzen Linie an den Bundesrat kann ich in dieser Form nicht unterschreiben. Ich behalte mir deshalb vor, falls der Entwurf des Bundesrates die Parlamentshürde unverändert passiert, im Vorfeld der Volksabstimmung gegen diese Vorlage anzutreten. Dies würde mir um so leichter fallen, als vor allem die kleinkarierte, unmoderne und tourismusfeindliche Autobahnvignette im Zeitalter des grösser werdenden Europas aus grundsätzlichen Ueberlegungen überhaupt in Frage gestellt werden müsste.

Loretan, Sprecher der Minderheit: Ich werde ins gleiche Horn stossen wie Kollege Büttiker.

Der Bundesrat begründet in seiner Botschaft (Seite 25) seine Absicht, schon jetzt – parallel mit der Weiterführung und Verteuerung der bestehenden Schwerverkehrsabgabe – einen neuen Verfassungsartikel für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vorzuschlagen, vor allem mit der Notwendigkeit, auf diesem Gebiet ein europapolitisches Signal auszusenden.

Solche «Euro»-Signale mit ungewisser Wirkung werden in diesen Tagen häufig ausgesendet. Nach Meinung des Bundesrates soll das Schweizer Volk mit dem Erlass einer neuen, verfassungsrechtlichen Kompetenznorm den Willen unseres Landes nach aussen unterstreichen, diese neue Abgabe mit der EG abzustimmen. Es soll damit im weiteren bekräftigt werden, dass möglichst bald eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingeführt wird.

Ein weiteres Argument des Bundesrates ist der Zeitgewinn. Dieser sei zu realisieren, um es unserem Land zu ermöglichen, die Koordination mit dem vergleichsweise weniger zeitaufwendigen Gesetzgebungsverfahren der EG sicherzustellen.

Die gute Absicht des Bundesrates soll keineswegs bestritten oder in Misskredit gebracht werden. Dass der Uebergang vom heutigen, pauschalierenden und damit da und dort ungerechten System der Schwerverkehrsabgabe zu einem leistungsabhängigen System irgendeinmal kommen muss, ist unbestritten. Ebenso unbestritten ist, dass dieser Uebergang dereinst – bezogen auf die Zukunft – europakonform sein muss. Dazu verpflichtet uns auch das Transitabkommen zwischen der EG und der Schweiz vom Oktober 1991.

Aber weder europäisches Recht noch zwingende Vorgaben unserer eigenen Rechtsordnung können uns dazu bringen, den Verfassungsartikel 36quater (neu) BV, wie ihn der Bundesrat mit dem Beschlussentwurf C jetzt vorschlägt, heute schon zu beschliessen und ihn Volk und Ständen – wie es offenbar vorgesehen ist – gleichzeitig mit der Weiterführung der bestehenden Schwerverkehrsabgabe sowie der Nationalstrassenabgabe vorzulegen.

Ich bezweifle sehr, dass der Bürger im Moment, da er über die Weiterführung und die Erhöhung bestehender Belastungen für ein Ja an die Urne gebeten wird, Verständnis für Verfassungsgesetzgebung auf Vorrat – mit unklar definierten, neuen und wohl noch höheren Belastungen – aufbringt. Da wird ihn die Möglichkeit des fakultativen Referendums gegen die spätere Gesetzgebung kaum zu einer anderen Meinung bringen. Er

wird eben dann zu allen drei Vorlagen dieses Multipacks nein sagen. Das will der Bundesrat wohl zuletzt.

Ich frage Sie: Ist es klug, ein Scheitern der an sich – von wichtigen Details abgesehen – unbestrittenen Vorlagen A und B, vor allem die Weiterführung der heute geltenden Ordnung, zu riskieren, nur weil man partout gleichzeitig die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in der Verfassung verankern will? Würde sich da nicht eher ein zweistufiges, zeitlich gestaffeltes Vorgehen empfehlen? Ich bin dieser Meinung.

Diese Fragen und meine Antwort darauf haben mich zu meinem Nichteintretensantrag zum Beschlussentwurf C veranlasst, welcher von drei Kollegen aus der Kommission unterstützt wird. Es sind also nicht grundsätzliche Einwände, sondern politische, taktische Überlegungen, die mich zu diesem Antrag geführt haben. Diese müssen im Vordergrund stehen, insbesondere auch deshalb, weil – wie Kollege Büttker ausgeführt hat – dem steuerpolitischen Feld grössere Umackerungen bevorstehen.

Wir wissen alle, wie heikel es werden wird, die Zustimmung der Stimmbürgerschaft zur Umstellung von der Warenumsatzsteuer zur Mehrwertsteuer zu erlangen, dies besonders dann, wenn mit dem Systemwechsel gleichzeitig mehr Einnahmen für die Bundeskasse und anderes «Beigemüse» damit verknüpft werden sollen.

Nicht genug: In den letzten Wochen sind erneut Absichten und Projekte für neue Steuern und Abgaben im Bereich der Energie und der Luftreinhaltung in die Öffentlichkeit gedrungen, so eine allgemeine Energiesteuer und/oder eine CO₂-Steuer – und was der Projekte noch mehr sind. Da kann von Koordination im Bundeshaus kaum mehr die Rede sein, im Gegenteil: Man kommt manchmal um den Eindruck nicht herum, dass Bundesrat und Verwaltung alles tun, um dem Stimmbürger und Steuerzahler den Schimmel scheu zu machen. Oder hat das «Wunder» der Treibstoffzollerhöhung den Bundesrat übermütig gemacht? Er muss die Frage selber beantworten.

Ich bin für Eintreten auf die Beschlussentwürfe A und B. Ich plädiere aus den dargelegten Gründen für Nichteintreten auf den Beschlussentwurf C. Bei den Beschlussentwürfen A und B unterstütze ich allerdings die Kollegen Büttker und Bühler Robert, was die Weiterführung der heutigen Abgabeordnung, die Kompetenz zur Erhöhung der Abgaben und die Befristungen betrifft.

Gadient: In den meisten Ländern haben sich heute Strassenbenützungsabgaben in der einen oder anderen Form eingestellt; das ist eine Tatsache. Strassenbenützungsabgaben sind zu Recht auch so lange beizubehalten, als der private Strassenverkehr die von ihm verursachten Kosten nicht deckt. Mit den neuen Beschlussentwürfen soll diesem Grundsatz nachgelebt werden. Ich kann deshalb die Bedenken meiner Vorredner nicht teilen.

Je nach Aufrechnungsart der Kosten des privaten Verkehrs kommt man heute – mit Ausschluss der externen Kosten und Nutzen –, was den Kostendeckungsgrad anbelangt, zwar zum Teil zu recht unterschiedlichen Zahlen. Die sorgfältige Analyse, wie sie von der Kommission gefordert wird, ist deshalb am Platz und angezeigt. Eine leistungsabhängige Abgabe als flankierende Massnahme zur Neat, wie sie für den Schwerverkehr geplant ist, ist sicher bevorzugt zu behandeln, falls Kosten und Nutzen genau aufrechenbar sind und deren Berücksichtigung europaweit eingeführt wird. Dem Kriterium der gleich langen Spiesse ist dabei unbedingt Rechnung zu tragen und der Beteuerung, dass eine Anpassung der Abgaben in Abstimmung mit den EG-Ländern gesehen wird, nachzuleben. Die Schweiz hat hier eine gewisse Pionierrolle gespielt, und allmählich setzt sich in Europa der Gedanke durch, dass wir der Kostenwahrheit in diesem wichtigen Bereich vermehrt nachkommen sollten.

Es ist positiv, dass die Beschlussentwürfe die Zweckbindung der Strassenbenützungsabgaben in den Vordergrund stellen und die Kantone damit auch von den Erträgen profitieren können.

Als Vertreter des territorial grössten Bergkantons sei mir im Rahmen des Eintretens ein Wort zur Einführung der Kompe-

tenznorm für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe gestattet. Deren Ausgestaltung soll auf Gesetzesstufe erfolgen, weshalb – so ist es in der Botschaft nachzulesen – deren Auswirkungen heute nur generell und lediglich in den groben Tendenzen dargelegt werden können. Für eine detaillierte Darstellung wird auf die Ausführungsgesetzgebung verwiesen. So bleibt es vorläufig auch in bezug auf die Auswirkungen auf die Berg- und Randgebiete bei ein paar allgemeinen Feststellungen.

Immerhin schlägt der Bundesrat vor, die Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu überprüfen. Auch könnte dann ein Ausgleich bei der Beteiligung am Reinertrag erfolgen, wenn es sich zeigen sollte, dass die Abgabe diese Gebiete benachteiligen könnte. Das ist nach meinem Dafürhalten ohne Zweifel der Fall. Denn der Anteil der Schienentransporte von und nach diesen Regionen liegt wesentlich unter den Vergleichszahlen der übrigen Regionen.

In den Berg- und Randgebieten sind immer wieder überdurchschnittlich lange Zufahrtsstrecken zu bewältigen, und die Versorgung ist in weiten Teilen nur mittels Strassentransporten möglich, weil Schienenanschlüsse fehlen.

So kommt es dann dazu, dass in entlegenen Talschaften – ich nenne eine periphere Talschaft par excellence, das Münsterthal –, in Talschaften also, die infolge der grossen Entfernungen zu den Zentren auf billige Treibstoffpreise angewiesen wären, gerade das Gegenteil zutrifft und Höchstpreise zu bezahlen sind.

Ich ersuche deshalb in Würdigung dieses Sachverhalts um eine bundesrätliche Bestätigung der in der Botschaft enthaltenen Andeutung, wonach eine Benachteiligung dieser Gebiete nicht die Folge sein darf und dass nötigenfalls ein Ausgleich im Rahmen der Beteiligung am Reinertrag zu verwirklichen ist. Dies vorausgesetzt, bin ich für Eintreten auf alle drei Vorlagen.

Blisig: Kostenwahrheit, gleich lange Spiesse, Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen, Verursacherprinzip sind Zielsetzungen, die offenbar nicht so leicht umgesetzt werden können, wie man allgemein annimmt, zumindest nicht im Strassenverkehr. Wäre dies ohne weiteres möglich, wären wir uns wohl rasch einig – vor allem bei den Beschlussentwürfen A und B, geht es doch bei diesen lediglich um Verlängerungen und Anpassungen. Wenn nun aber die Grundlagen nicht über alle Zweifel erhaben sind, ist eine Anpassung an die Teuerung auch nicht ohne Vorbehalte möglich.

Von welcher Teuerung ist hier die Rede, wenn nicht von der Strassenverkehrskosten-Teuerung? Diese hat mit der Lebenskostenteuerung – wenn überhaupt – nur am Rande zu tun. Ueber eine Berechnung der Teuerung bezüglich Bau und Unterhalt von Strassen verfügen wir nicht – noch nicht –, und die einzig verfügbaren Lebens- und Wohnbaukostenindizes weichen vielfach voneinander ab, vor allem im jetzigen Zeitpunkt sogar recht deutlich. Wo bleibt da die Kostenwahrheit?

Die Strassenbenützungsabgaben sind eingeführt, und nur wenige denken ernsthaft daran, diese wieder aufzuheben. Die Anwendungsphase hat aber klar gezeigt, dass Unschönheiten vorkommen, um nicht von Unkorrektheiten zu sprechen. Jetzt hätten wir die Gelegenheit, diese auszumerzen.

In den vorliegenden Beschlussentwürfen ist in dieser Richtung aber nichts zu finden. Anhänger- und Sattelzüge von gleicher Tonnage werden beispielsweise nach wie vor ungleich behandelt, obwohl sie vergleichbare Kosten verursachen. Die jährlichen Abgaben differieren um bis zu 1000 Franken oder 25 Prozent; Anhänger werden nach wie vor unverhältnismässig belastet. Dies trifft vor allem für die selten benützten Anhänger zu, wie sie im Baugewerbe im Einsatz stehen.

Nachdem der Nationalrat eine Korrektur dieser Unstimmigkeiten abgelehnt hat und auch unsere Kommission diesbezüglich bei der Vorlage bleiben will, begnüge ich mich als Kommissionsmitglied mit einem kritischen Hinweis. Befriedigend ist für mich die Sache allerdings nicht. Den Antrag Bühler Robert bewerte ich in dieser Beziehung als das kleinere Übel.

Etwas mehr liegt bezüglich der vorgeschlagenen Teuerungsanpassung auf dem Verordnungsweg und einer (fehlenden) Befristung drin.

Erstere will der Nationalrat dem Referendum unterstellen, und

eine starke Minderheit der ständerätlichen Kommission teilt diese Meinung. Meine eingangs gemachte Feststellung, dass wir über keine Daten bezüglich Strassenbaukostenteuerung verfügen, rechtfertigt es sicher, dass wir dem Bundesrat keinen Blankoscheck zur Anpassung der Teuerung auf dem Verordnungsweg ausstellen, wissen wir doch nicht einmal, von welcher Teuerung die Rede ist. Da passt die vom Nationalrat beschlossene Abänderung schon eher in die politische Landschaft.

Wenig Verständnis bringe ich für die fehlende Befristung in den Beschlussentwürfen A und B auf; dies vor allem, weil meinem Einwand bezüglich fehlender Kostenwahrheit in der Kommissionsberatung nicht widersprochen werden konnte. Die Tabelle auf Seite 42 der Botschaft (Anhang 1) zeigt unmissverständlich, wo die Sünder in Sachen Unterdeckung der Wegekosten zu suchen sind. Es ist dies nur in wenigen Kategorien der Schwerverkehr, vor allem nach dem positiven Abstimmungsergebnis vom 7. März 1993.

Letztlich muss auch ich die Verfassungsgebung auf Vorrat im Beschlussentwurf C als Servitut für eine Volksabstimmung bewerten, ist doch das Vorgehen der EG noch völlig offen und der Souverän nicht so bundesratsgläubig, wie man es vielleicht gerne hätte.

Die drei Beschlussentwürfe sind verkehrsmässig, fiskalisch und mit der Kostenwahrheit begründet. Gerade mit der Kostenwahrheit ist es aber nicht weit her, und es empfiehlt sich, bei den heutigen Entscheidungen die Volksabstimmung im Auge zu behalten.

Ich votiere darum für Eintreten, unterstütze aber den Antrag der Minderheit Büttiker (Art. 20 Abs. 3), den Antrag der Mehrheit (Art. 20 Abs. 8) und die Minderheitsanträge zu den Beschlussentwürfen B und C.

Cavelty: Ich bin für Eintreten und stimme den Vorlagen grundsätzlich zu. Ich möchte aber drei prinzipielle Bemerkungen anbringen:

1. Strassenbenützungsabgaben haben einen zweifachen Sinn, nämlich den Sinn der Verkehrslenkung und den Sinn der Finanzbeschaffung. Als Verkehrslenkende Massnahmen sollen sie dazu dienen, den Verkehr durch Verteuerung generell einzudämmen und von der Strasse auf die Schiene zu bringen.

Ich stimme dieser grundsätzlichen Ueberlegung zu, möchte aber bemerken, dass eine grundsätzliche Eindämmung des Verkehrs nur sinnvoll ist, wenn es den unnötigen Verkehr betrifft. Nötiger Verkehr hingegen soll natürlich nicht eingeschränkt werden. Zum nötigen Verkehr zähle ich jenen, der uns Arbeit und Verdienst bringt, namentlich – im Tourismusland Schweiz – im Tourismus. Es versteht sich nicht von selbst, dass man die Gäste, die aus dem Ausland zu uns kommen, um Ferien zu machen, mit einer Abgabe belastet. Wenn die Tourismuskreise dem dennoch zustimmen – und das tun sie –, verdienen sie für diese Haltung besondere Anerkennung. Dass sie dies in einem Moment tun, wo man der übrigen Exportindustrie mit Sonderanstrengungen helfend beistehen möchte, muss hier besonders positiv vermerkt werden. Ich erinnere an die Mehrwertsteuerdiskussion.

Noch ein Wort zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene: Eine solche Verkehrsverlagerung ist nur sinnvoll, wenn eine Alternative vorhanden ist. Wo man keine Bahn hat, spielt diese Auswahlmöglichkeit nicht. Dies trifft für alle bahnlösen Talschaften, besonders im Berggebiet, zu. Wenn das bahnlöse Berggebiet den Strassenbenützungsabgaben dennoch zustimmt – und das tut es –, darf diese Haltung ebenfalls positiv vermerkt werden.

In diesem Zusammenhang ist auf Artikel 36quater gemäss Beschlussentwurf C hinzuweisen, nach welchem – zu Recht – «die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen» sind. Dazu gehören nach der in der Kommission geführten Diskussion insbesondere die bahnlösen Talschaften.

2. Die Hauptbegründung für die Strassenbenützungsabgaben liegt in der Finanzbeschaffung. Es geht darum, das Verursacherprinzip weiter zu realisieren und uns näherzubringen. Vor allem Vörlage C geht in diese Richtung. Ich stimme die-

sem Prinzip ebenfalls zu. Aber auch hier müssen gewisse Grenzen gesehen werden. Die Verteuerung darf nicht zur Verminderung oder zur unzumutbaren Erschwerung von Grundfunktionen führen. Auch hier muss die besondere Situation in den Rand- und Bergregionen berücksichtigt werden.

Herr Kollege Gadiant hat bereits auf diese Zusammenhänge hingewiesen. Ich erwähne sie ebenfalls, um die ungeteilte Ständesstimme von Graubünden wieder einmal zum Ausdruck zu bringen und um dadurch zu zeigen, dass es uns mit dem Anliegen Ernst ist. Es ist ungerecht und darf nicht auf Dauer hingenommen werden, dass ausgerechnet die Randgebiete, die sonst schon schwach sind, ohne Kompensation benachteiligt werden. Diese Bemerkung drängt sich im Gesamtzusammenhang auf, ohne dass ich daraus eine Opposition gegen die Vorlagen formulieren möchte.

Ich bemerke dies – wie Kollege Gadiant – besonders angesichts der eben erfolgten Benzinpreiserhöhung, die sich im Berggebiet besonders schwer niederschlägt, weil der Benzinpreis im Berggebiet an sich schon höher ist – eine Situation, die mir nicht ohne weiteres einleuchtet. So kostet ein Liter Benzin im Münstertal beispielsweise volle 8 Rappen mehr als in Chur.

Ich sage dies in diesem Zusammenhang, um den Bundesrat zu bitten, in Zukunft sein Augenmerk besonders auf diese Situation zu richten. Ich weiss nicht, wie man dem abhelfen sollte. Vielleicht, indem man mit den grossen Benzinfirmen ein ernstes Wort redet und von Solidarität, einem Solidaritätsbeitrag usw. spricht? Das schiene mir nötig und angebracht zu sein.

3. Ich möchte auf meine Anträge bezüglich der künftigen Anpassung der Ansätze aufmerksam machen. Wir werden in der Detailberatung darauf zurückkommen.

Ich beantrage einen Kompromiss zwischen Mehrheit und Minderheit, indem ich weder dem Bundesrat noch dem Volk die Anpassungskompetenz geben möchte, sondern dem Parlament, womit zur Verwesentlichung unserer Demokratie beigetragen werden könnte. Im übrigen scheint es mir richtig, mögliche künftige Anpassungen nicht nur der Teuerung, sondern allgemein den Strassenverkehrskosten anzugleichen, so wie es die Minderheit vorschlägt und wie es der Nationalrat beschlossen hat. Damit stimme ich auch mit den Erwägungen des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes überein.

Alles in allem bin ich für Zustimmung unter Empfehlung meiner Anträge in der Detailberatung.

M. Delalay: Le Conseil fédéral nous propose de proroger les redevances sur l'utilisation des routes nationales au moyen de la vignette autoroutière et de la taxe sur les véhicules utilitaires, en créant du même coup une base constitutionnelle qui vise à l'introduction d'une taxe sur les poids lourds liée aux prestations, ce qu'on appelle la taxe kilométrique. Les tarifs de ces deux taxes sont relevés d'un peu plus de 30 pour cent et le produit est affecté aux routes, selon le projet qui nous est proposé.

Vous savez qu'en Suisse romande, et spécialement dans la partie romande de mon canton, les plus grandes réserves sont émises sur les distorsions de concurrence qu'entraînent les manipulations des taxes routières. En ce qui concerne plus particulièrement la redevance pour l'utilisation des routes nationales, le prix de la vignette est, me semble-t-il, raisonnable comparé à celui des redevances autoroutières pratiquées dans d'autres pays d'Europe et permet de faire contribuer équitablement les étrangers qui utilisent notre réseau de routes nationales aux frais de la construction et de l'entretien des routes. Ce sont ces considérations qui nous font accepter une adaptation – même si 33 pour cent d'augmentation me paraît exagéré –, car si chacun va à ce rythme pour procéder aux adaptations au renchérissement, nous ne sommes pas sur la bonne voie pour juguler l'inflation.

Pour ce qui est de la taxe sur le trafic utilitaire, la proposition du Conseil fédéral consiste à la maintenir jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par une redevance liée aux prestations et eurocompatible. Nous sommes ici beaucoup moins convaincus de l'opportunité de l'adaptation au renchérissement après les récentes augmentations du diesel de 22 centimes par litre, ce

qui fait de notre pays l'un des plus chers du monde pour ce type de carburant. La situation difficile des finances fédérales que nous connaissons tous rend évidemment ces recettes indispensables pour la Confédération. Nous restons donc ouverts à une augmentation de ces redevances sur le trafic routier utilitaire dans le cadre du renchérissement.

Mais le gouvernement fédéral propose en outre, pour la deuxième phase, un nouvel article 36quater de la Constitution fédérale qui accorde à la Confédération la compétence d'introduire, en collaboration avec la Communauté européenne, une taxe liée aux prestations des véhicules. Sur ce terrain, il n'est pas possible de suivre le Conseil fédéral, car il faut bien lui rappeler aujourd'hui que nous accepterions de la sorte une délégation de compétence absolument inusitée.

Nous voulons bien admettre une adaptation des tarifs à des taux de progression qui dépassent largement le renchérissement, mais dès ce moment, nous voulons signifier au Conseil fédéral que ça commence à suffire. Le peuple vient d'accepter 22 centimes d'augmentation sur les carburants pour l'essence et pour le diesel. Dès qu'il a obtenu cette taxe supplémentaire, au résultat de laquelle nous avons contribué, c'est un nouvel effort qui est demandé par le Conseil fédéral par l'augmentation de 33 pour cent des taxes routières. Comme cela ne fait pas suffisamment le poids pour le Conseil fédéral, il propose une délégation illimitée de compétence pour passer encore à d'autres taxes selon la prestation. Alors là, je dis: On a déjà donné et ça suffit.

L'argumentation du Conseil fédéral repose sur le fait que le trafic ne couvre pas les coûts qu'il provoque. Nous n'en sommes pas du tout persuadés depuis l'augmentation de la taxe de 22 centimes par litre du carburant, et surtout parce que le compte routier est toujours et encore établi sur des bases contestables qui ne tiennent pas compte de la charge provoquée par les véhicules étrangers et qui ne prennent pas en considération les prestations du trafic routier pour l'économie générale. On parle beaucoup des frais externes, mais on ne parle jamais de l'apport du trafic routier à l'économie générale. Nous attendons donc de voir l'effet de l'augmentation de la taxe sur les carburants et des redevances autoroutières pour voir si le compte routier est couvert ou non. D'autre part, tant que les bases de calcul n'auront pas été revues, nous devons considérer que ce compte routier, comme beaucoup d'autres statistiques, est pour l'heure une addition juste de chiffres faux.

En d'autres termes, nous acceptons aujourd'hui les adaptations proposées par le Conseil fédéral, en considérant qu'il s'agit, et jusqu'à plus ample informé, d'un maximum. Nous refusons de pénaliser davantage les régions périphériques et, dans le futur, nous voulons que le Parlement garde la main pour décider de l'évolution de ces taxes.

Pour ces raisons, en ce qui concerne l'adaptation des redevances pour le trafic utilitaire, je voterai la version du Conseil national, car j'estime qu'il n'est pas logique de l'indexer alors que nous tendons au contraire à supprimer les automatismes dans ce domaine. Je soutiendrai donc l'option que les redevances ne puissent être adaptées à l'avenir qu'au moyen d'un arrêté fédéral soumis au référendum. Nous n'avons pas le droit de soustraire une telle décision à la sanction populaire et je ne prêterai pas la main à un tel coup de force.

De même pour l'arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, je me refuse une telle délégation de compétence du Parlement, et même du peuple, au gouvernement, car de deux choses l'une, Monsieur le Président de la Confédération, ou bien le Conseil fédéral n'envisage pas dans un proche avenir l'introduction d'une taxe kilométrique ou sur la consommation et il ne sert à rien de lui donner cette compétence extraordinaire, ou bien il veut les introduire le plus vite possible et je veux y faire obstacle tant que les coûts occasionnés par la route à la collectivité n'auront pas été calculés d'une façon plus satisfaisante sur la base d'un compte routier remanié.

Je n'entre pas ici en matière sur la déclaration de bonne intention de l'article 36quater alinéa 3 de la Constitution fédérale, qui veut tenir compte des répercussions de la redevance sur les régions de montagne et périphériques. J'aimerais bien sa-

voir comment ce qui sera prélevé auprès des citoyens et des entreprises pourra être équitablement et partiellement rétro-cédé par le biais des Etats cantonaux.

Je ne voterai donc pas l'entrée en matière de l'arrêté C et, dans le cas où il serait finalement adopté par les Chambres fédérales, je me refuse d'avance à y apporter mon appui lors de la consultation populaire.

Plattner: Die beiden Strassenverkehrsabgaben, über die wir heute reden, haben sich in den knapp zehn Jahren seit ihrer Annahme durch Volk und Stände bewährt. Wie es schon einige Male gesagt wurde, helfen sie mit, die notorische Unterdeckung der Strassenrechnung zu mildern; sie sind ein Beitrag zur verursachergerechteren Belastung der Verkehrsteilnehmer. Weil sie seinerzeit bei der Einführung befristet wurden, müssen sie heute verlängert und bei dieser Gelegenheit an die Teuerung angepasst werden. Das müsste eigentlich ein Routinegeschäft sein; es ist erstaunlich, dass sich nicht nur der Nationalrat, sondern jetzt auch der Ständerat sehr viel Zeit nimmt, um über diese Gebühren zu reden.

Die Gründe sind natürlich im Nationalrat und im Ständerat nicht ganz dieselben. Es existieren im Nationalrat immer noch Strassenverkehrslobbyisten, welche diese Abgaben ganz auslaufen lassen möchten. Sie existieren im Ständerat meines Wissens nicht und haben sich auch im Nationalrat nicht durchgesetzt. Zu reden geben offenbar die Änderungen, die der Bundesrat vorgeschlagen hat und die nun auch im Ständerat zu Minderheitsanträgen geführt haben.

Die wesentliche Änderung gegenüber einer reinen Weiterführung ist der beantragte Bundesbeschluss C, welcher dem Bundesrat die Möglichkeit gibt, später – wenn es in Abstimmung mit anderen europäischen Ländern möglich ist – ohne neue Verfassungsänderung und damit verknüpftes obligatorisches Referendum eine fahrleistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen und die jetzige Abgabe auslaufen zu lassen.

Für mich ist es keine Frage: Wir sollten diese Politik unterstützen, denn sie ist im Konzept richtig und liegt ganz auf der Linie einer weiteren, noch verursachergerechteren Belastung. Zudem – ich bitte Sie, sich daran zu erinnern – haben wir uns mit dem Transitvertrag, den wir mit der EG abgeschlossenen haben, explizit auf diese Linie festgelegt.

In Artikel 12 des Abkommens heisst es, dass die Vertragsparteien – auch die Schweiz – die schrittweise Einführung nach Möglichkeit koordinierter Lösungen für die Besteuerung des Strassenverkehrs anstreben, und zwar dergestalt, dass den Fahrzeugen in einer ersten Phase mindestens die Wegekosten und später, in einer zweiten Phase, auch die externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten, angelastet werden sollen. Wir sind vertraglich verpflichtet und nicht nur vom Konzept her dazu aufgerufen, den Strassenverkehr in Zukunft noch weiter zu verteuern. Denn er ist heute – da sind sich alle einig – nicht so stark besteuert, dass er seine Kosten, insbesondere die externen Kosten, selber tragen würde.

Ich erinnere Sie noch daran, dass die Neat – auch wenn sie noch nicht bald fertiggestellt sein wird – oder unsere Fähigkeit, sie zu finanzieren, davon abhängig sein wird, dass dann zumal der Strassenverkehr wirklich teuer genug ist. Denn wir haben uns im selben Transitvertrag verpflichtet, dass die Neat im kombinierten Verkehr Preisbedingungen anbieten muss, die gegenüber jenen im Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig sind.

Schon anlässlich der Diskussion des Transitvertrags habe ich darauf hingewiesen, dass wir uns dies nur leisten können, wenn die Strassenverkehrskosten hoch genug sind. Wenn sie auf dem heutigen Niveau blieben, müssten wir jede Fuhre des kombinierten Verkehrs durch die Neat mit so vielen hundert Franken subventionieren, dass uns bald einmal der finanzielle Schnauf ausgehen würde. Auch von daher gesehen ist jetzt der Moment gekommen, um damit zu beginnen, diese Strassenverkehrskosten anzuhäufeln. Wir müssen mit einfachen Lösungen das Prinzip der Kostenwahrheit auf den Strassenverkehr anwenden, nicht mit raffinierten, auf detaillierte Kostenberechnungen abgestützten Verfahren. Die Wegekosten – Unterhalt, Verzinsung und Amortisation des Strassennetzes – müs-

sen voll angerechnet werden, aber auch die externen Kosten, die Umweltkosten und andere, sogar die nichtpekuniären sozialen Kosten müssen vollständig internalisiert werden. Die Summe dieser Kosten muss dem Strassenverkehr belastet werden. Die Erhöhung der Ansätze, die auch in der jetzigen Debatte zu Kritik Anlass gibt, ist allein schon aus diesem Grund richtig, abgesehen davon, dass sie nicht wesentlich über die aufgelaufene Teuerung hinausgeht.

Ich halte fest, dass die viel zitierte freie Wahl des Verkehrsmittels nur dann eine freie Wahl sein kann, wenn derjenige, der die Wahl trifft, dies auch in voller Kenntnis der verursachten Kosten und des Nutzens tut. Das heisst, dass diese Wahl nicht durch Subventionen verfälscht werden darf, wie das heute noch der Fall ist, sondern eine kostenwahre, marktwirtschaftlich gerechtfertigte Wahl sein muss. Soviel zum Beschlussentwurf C, bei dem ich Sie um Zustimmung bitte und Eintreten für mich unbestritten ist.

Die andere wesentliche Modifikation der bestehenden Regelung, die vom Bundesrat vorgeschlagen wird, betrifft die Zweckbindung der Abgaben nach dem Modell des Treibstoffzollzuschlags, d. h. die Einspeisung der Erträge aus den beiden Abgaben in die Strassenkasse. Es erstaunt mich, dass das hier kaum zum Gesprächsthema geworden ist.

Es ist doch bemerkenswert, dass wir in einer Zeit, in der man – darüber sind wir uns einig – beim Strassenbau und beim Zurverfügungstellen von Kapazitäten für den Strassenverkehr eher bremsen müsste, noch und noch Gelder zweckgebunden in eine Strassenkasse hineingeben. Dies kann längerfristig nur den Effekt haben, dass immer Geld da ist, um Strassen zu bauen und den Strassenverkehr zu fördern. Ob das die richtige Philosophie ist, ist doch mindestens fraglich.

Ich muss gestehen, dass mir diese Zweckbindung Mühe macht, auch wenn ich die in der Vorlage festgehaltenen Argumente des Bundesrates nachvollziehen kann und sie verstehe. Die Lösung hat neben den von mir geschilderten grundsätzlichen Nachteilen sicher auch Vorteile, insbesondere die Beteiligung der Kantone und die Mittelzuweisung an den kombinierten Verkehr; und sie hat natürlich den Vorteil, dass sie im Abstimmungskampf im Vorfeld dieser obligatorischen Abstimmung eine gewisse Erleichterung bieten wird. Ich kann mich hier also anschliessen, aber das geschieht zähneknirschend: Ich halte diese Zweckbindung politisch für nötig, sachlich aber im Grunde genommen für falsch.

Ich empfehle Ihnen, auf alle drei Beschlussentwürfe einzutreten und die Minderheitsanträge mit einer Ausnahme abzulehnen: Ich bitte Sie jenen anzunehmen, welcher die Befristung der Schwerverkehrsabgabe nach Vorlage A gemäss dem Beschluss des Nationalrates bis zu dem Zeitpunkt verlangt, an welchem die Gesetzgebung über eine fahrleistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Kraft tritt (Art. 20 Abs. 8 Uebergangsbestimmungen BV).

Folgen Sie dem Mehrheitsantrag nicht, der das fix auf Ende 2004 legen will. Es darf nicht passieren, dass wir die Schwerverkehrsabgabe allenfalls ausser Kraft fallenlassen oder noch einmal verlängern müssten, wenn bis dahin die fahrleistungsabhängige Abgabe europaweit noch nicht eingeführt wäre.

Frick: Ich begrüsse die Modernisierung der beiden bestehenden Verkehrsabgaben, jene für den Schwerverkehr und jene für die Autobahnbenützung. Ich unterstütze auch die beiden Stossrichtungen, die der Revision zugrunde liegen: Erstens unterstütze ich die Zielsetzung, dass der Strassenverkehr seine Kosten selber decken soll, und zwar längerfristig nicht nur die Wegekosten, sondern auch die externen Kosten. Zweitens unterstütze ich die Zielsetzung, dass die Einnahmen zweckgebunden nach Artikel 36ter BV verteilt werden sollen. Dies ist eine Aenderung der heutigen Rechtslage, aber eine notwendige. Wir können politisch nicht vom Autofahrer und vom Transportgewerbe ständig zusätzliche Abgaben verlangen, ohne ihnen zuzusichern, dass diese Gelder auch zweckgebunden für den Verkehr verwendet werden.

Ich begrüsse im weiteren die Verfassungsgrundlage für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Einmal tue ich dies aus Gründen der Ökonomie im Transportwesen. Wir müssen

Leerfahrten und unnötigen Verkehr verhindern. Sodann sind es vor allem Umweltgründe, die uns veranlassen müssen, den Schwerverkehr leistungsabhängig zu besteuern.

Ich teile hier die Bedenken von Herrn Kollege Loretan nicht, der aus abstimmungstaktischen Gründen den Bundesbeschluss C verhindern will. Es mag sein, dass in meinen Landen die «autoparteiliche Befindlichkeit» weit besser ist als in den Mittellandkantonen. Doch haben wir in den letzten Jahren – auch vom Stimmbürger – klare Signale erhalten, dass ein Umdenken in Richtung ökologische Besteuerung durchgreifen kann und auch eine gesetzliche Grundlage akzeptiert wird. Wir tun gut daran, wenn wir aus Umweltgründen und aus Gründen der Verkehrsökonomie auch auf Verfassungsstufe den Mut haben, eine leistungsabhängige Abgabe einzuführen. Ich möchte aber daran erinnern, dass wir hier den öffentlichen und den privaten Verkehr mit zwei verschiedenen Ellen messen. Wir verlangen vom privaten Verkehr, dass er alle Kosten selber deckt; längerfristig auch die externen. Beim öffentlichen Verkehr verlangen wir das bei weitem nicht. Mit mehreren Milliarden Franken finanzieren wir – allein auf Bundesebene – die SBB; kantonal sind es ebensolche Beträge für den öffentlichen Verkehr. Das ist aus Umweltgründen gerechtfertigt; andere Gründe gibt es kaum. Das rechtfertigt aber umgekehrt, auch andere Gründe bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu beachten: Es sind dies die regionalpolitischen und die regionalwirtschaftlichen.

Ich unterstütze die Vorredner vehement, die von Herrn Bundespräsident Ogi die Zusicherung verlangt haben, dass bei der Ausgestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe die regionalpolitischen und die regionalwirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden und dass nicht die ganze Schweiz über einen Leisten geschlagen wird.

Nun aber drei Vorbehalte zu den Vorlagen A und B: Wir machen bei Abgabevorlagen immer wieder die gleichen Fehler – die letzte Abstimmung über die Treibstoffzollzuschläge darf uns nicht übermütig und leichtsinnig machen –, die es zu verhindern gilt. Ich nenne drei Fehler, welche in der Vorlage des Bundesrates wiederum enthalten sind:

1. Die Anpassung an die Teuerung: Ich lehne sie ab. Eine automatische Teuerungsanpassung für Strassenverkehrsabgaben ist sachfremd. Wenn schon, so ist eine Anpassung an die effektiven Strassenverkehrskosten gerechtfertigt, und zwar an die internen und die externen Kosten. Ein blosser Teuerungsautomatismus aufgrund einer bundesrätlichen Verordnung darf in Verkehrsabgaben nie Platz greifen; er wäre auch unsinnig. In anderen Bereichen waren wir nur bestrebt, Teuerungsautomatismen zu verhindern, und hier führen wir sie wieder ein.

2. Wir sollten nun gelernt haben, dass Abgaben nur durch einen mindestens fakultativ referendumsfähigen Bundesbeschluss erhöht werden dürfen. Insbesondere genügt ein blosser Parlamentsbeschluss nicht, wenn künftig die externen Kosten zusätzlich einbezogen werden sollen.

Nach der Botschaft des Bundesrates soll ja in den nächsten Jahren bereits eine neue Strassenrechnung geschaffen werden, in welcher die externen Kosten einbezogen werden. Wenn wir dann die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe anpassen wollen, darf dies nicht einfach durch einen Parlamentsbeschluss geschehen. Wir haben genügend Erfahrung aus früheren Abstimmungen, um zu wissen, dass der Bürger mindestens die Möglichkeit haben will, mitzusprechen.

3. Zur Befristung: Wir haben im Zusammenhang mit den letzten Steuervorlagen zur Kenntnis nehmen müssen, dass der Bürger nicht bereit ist, eine unbefristete Abgabevorlage anzunehmen. Wir dürfen nicht den Fehler machen, nun bereits wieder unbefristete Abgabevorlagen mit Steuercharakter zur Abstimmung zu bringen.

Ich bin daher bei beiden Vorlagen klar für eine Befristung; das ist schweizerische Tradition in Abgabevorlagen, und daran will der Stimmbürger auch nichts ändern.

M. Cavadini Jean: Nous nous limiterons à la discussion du principe de l'indexation, après avoir dit que nous entrons en matière sur deux propositions et après avoir répété notre opposition à la troisième.

En effet, la proposition d'introduire définitivement dans la législation le principe de la vignette autoroutière et de la taxe sur les poids lourds ne nous paraît pas acceptable. On rappellera d'abord que la question lancinante, controversée, de savoir si le compte routier est couvert ou non nous paraît aujourd'hui largement dépassée. Depuis le 7 mars dernier, le peuple a accepté le doublement des redevances sur les carburants. La répartition de ces nouvelles recettes entraîne une couverture plus que satisfaisante de ce compte, et l'argument de l'insuffisance ne peut plus être ici invoqué.

En outre, et c'est notre deuxième constatation, le principe d'une indexation est pervers. On ne saurait l'évoquer pour justifier d'une adéquation au coût de la vie. La mesure proposée relève autant du régime financier que de la politique routière. Or, nous savons qu'aucune option décisive n'est prise quant au régime financier. Nous en sommes à de nouveaux travaux préliminaires, hésitant entre un Icha élargi et une TVA allégée. Dans cette perspective, nous avons donc à nous abstenir d'ancrer dans la législation, même routière, une telle mesure qui prive le peuple d'un droit et qui préjuge d'une décision plus générale en matière de finances.

Enfin, et c'est notre dernière remarque, ce n'est pas l'indexation sur les prix à la consommation qui doit être ici évoquée, mais bien les dépenses que les pouvoirs publics investissent effectivement dans le réseau routier. Nous voici donc ramenés au problème précédent et nous avons dit que le compte routier était aujourd'hui largement consolidé.

Nous acceptons donc les adaptations proposées par le Conseil fédéral, mais nous ne le suivons pas sur le chemin législatif et constitutionnel qu'il suggère. La crainte du référendum peut être salutaire, et puis nous savons que le Conseil fédéral ne saurait avoir crainte du peuple.

L'arrêté C n'a pas non plus notre agrément. Il anticipe sur des dispositions européennes qui ne sont pas encore prises et il signe un chèque en blanc au Conseil fédéral dans un domaine où le contrôle populaire peut assurément encore être nécessaire.

Danioth: Als kritischer Bürger, als Föderalist und einer, der auch nicht gerne unnötige Steuern und Abgaben bezahlt, habe ich volles Verständnis für die kritischen Voten, die gefallen sind, und für die gegensätzlichen Meinungen. Trotzdem darf ich Sie bitten, bei den Fakten zu bleiben; die Fakten sind aus der Botschaft und aus dem Bericht des Kommissionssprechers klar hervorgegangen. Es besteht kein Anlass zur Dramatisierung; das darf ich Ihnen ehrlich sagen.

Ich möchte zu einigen kritischen Bemerkungen in diesem Sinne Stellung nehmen:

1. Es ist eine These aufgestellt worden, Fiskalabgaben seien in unserem Lande nicht zu befristen. Herr Frick hat das am Schluss seines Votums nochmals ausgeführt. Wir müssen bei den Fakten bleiben. Schwerverkehrsabgabe und Nationalstrassenabgabe sind keine Fiskalabgaben, sind keine Steuern, sondern es sind Gebühren. Es sind Benützungsgeldern, nämlich für die Benützung der durch den Bund – durch die Steuerzahler – gebauten und unterhaltenen Strassen, vor allem unserer Nationalstrassen. Denkt jemand daran, kommt es jemanden in den Sinn, auch die Benützungsbefugnisse und die Benützungsbedingungen für diese Strassen zu limitieren, zu befristen? Wohl kaum! Mit einer dauernden Bereitstellung eines milliardenschweren, gutunterhaltenen und gepflegten Nationalstrassennetzes für In- und Ausländer ist auch die Grundlage für einen kontinuierlichen, angemessenen – ich betone: angemessenen, vor und nach dem 1. Januar 1995 – Beitrag der Benützer an diese Kosten zu sichern. Das ist die Quintessenz und nichts anderes.

2. Ein weiterer Einwand ist, das Volk sei misstrauisch gegenüber neuen Abgaben. In dieser Form stimmt es. Ein gesundes Misstrauen des Volkes gegenüber Behörden stellt ein notwendiges Korrektiv dar, wenn Volksvertreter und Behörden sich allzusehr vom Willen und Empfinden des Volkes entfernen. Wir haben es ja erlebt. Doch kann man natürlich dieses Misstrauen auch steigern oder schüren, wobei ich niemandem in diesem Saale aufgrund der gehaltenen Voten diesen Vorwurf mache. Aber ich meine, wir müssen dann in der Abstimmung eine gewisse Selbstdisziplin wahren.

Das Volk – Herr Cavelti hat es gesagt – sieht die Notwendigkeit einer angemessenen Belastung des Verkehrs und der Kostenbeteiligung durch die verschiedenen Verursacher und Partner durchaus ein. Gerade die Abstimmung über die Benzinollerhöhung hat gezeigt, dass viele Bürgerinnen und Bürger die grösseren Zusammenhänge und die Notwendigkeit einer angemessenen Belastung des Verkehrs eingesehen haben und – ich nehme das Wort in den Mund – auch zu gewissen Opfern bereit sind. Wie wäre es sonst denkbar, dass Kantone wie mein Heimatkanton Uri, mit einer dezentralisiert wohnenden und stark – nach wie vor – auf den Individualverkehr und auf das Auto angewiesenen Bevölkerung in den Bergen, mit einer erdrückenden Mehrheit zu dieser Verteuerung ja gesagt haben? Ein Zeichen staatspolitischer Weitsicht des Volkes.

3. Ein Blankoscheck für den Bundesrat? Diese Melodie ist verschiedentlich angespielt worden. Die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette sind von der Sache und der Zeit her klar limitiert. Herr Büttiker hat eingewendet, man zementiere etwas. Wäre nicht – ich glaube, beim politischen Credo unseres verehrten Kollegen Rolf Büttiker wäre das zu erwarten gewesen – ein viel grösserer Vorwurf an uns gerichtet worden, wenn man diese Beträge nicht in die Verfassung hineingeschrieben, keine Leitplanken gesetzt hätte? Das wäre Grund zu berechtigtem Misstrauen für den Bürger.

Die Beträge werden in die Verfassung hineingeschrieben – in welchem Staat macht man das heute? –, wie dies bei den Steuern auch der Fall ist. Sie haben eine verfassungsmässige Garantie, dass der Bundesrat mit uns nicht macht, was ihm einfallen könnte. Sie können diese Erhöhungsklausel nicht einfach vom Bundesrat und vom Parlament aus handstreichartig, unter Umgehung des Volkes heraufsetzen. Die Ermächtigung an den Bundesrat zur Anpassung hält sich in ganz engem Rahmen.

Es ist keine Automatisierung, Herr Kollege Frick, sondern der Bundesrat ist verpflichtet, die gesamte Strassenrechnung zu betrachten und zu entscheiden, ob die Teuerung etappenweise angepasst wird oder nicht. Es besteht auch hier ein enger Rahmen. In welchem Land gibt es das, dass man sogar gegenüber einer Teuerungsanpassung misstrauisch ist, dass man klare Schranken in die Verfassung aufnimmt?

4. Die Strassenrechnung sei ausgelastet, dies wurde verschiedentlich, von Herrn Bisig und anderen, angeführt. Wenn man die Tabelle auf Seite 42 der Botschaft betrachtet, kann man das zumindest aufgrund der bisherigen Zahlen nicht bestätigen. Sowohl der Personenverkehr als auch der Schwerverkehr weisen nach wie vor eine Unterdeckung auf, und dies selbst bei den internen Kosten – also den Wegekosten.

Natürlich bringt jetzt die Benzinollerhöhung eine Änderung. Wenn Sie aber die Berechnung sehen, dass bei einer Anpassung per 1. Januar 1995 bei einem leichteren Lastwagen mit Jahresgesamtkosten von schätzungsweise 80 000 Franken diese Abgabe 1 Prozent beträgt, kann man nicht von ungebührlicher Belastung reden. Die externen Kosten, insbesondere die Investitionen zur Vermeidung einer Ueberbelastung unserer Umwelt, sind nicht einmal ansatzweise berücksichtigt. Diese externen Kosten – hier pflichte ich Herrn Frick bei – muss aber die Eisenbahn selbstverständlich tragen. Ich erinnere an die aktuelle Diskussion über die Neubaustrecken von «Bahn 2000». Der Zufall will es, dass wir nachher dieses Traktandum behandeln.

Wo Umweltauflagen Kostensteigerungen bewirken, die in die Hunderte von Millionen Franken gehen – ich bin auf verschiedene Voten gespannt; ich erinnere daran, dass Herr Kollege Loretan beim «in die Hörner blasen» die Mehrzahl verwendet hat, er möchte in ähnliche Hörner blasen, er hat hier also verschiedene Hörner –, könnte ich mir durchaus vorstellen, dass nachher bei der «Bahn 2000» andere Töne oder sogar Tonarten angeschlagen werden, welche in der Musik zu einer gewisse Dissonanz führen könnten. Aber in der Politik geht das. Der Bundesrat hat, auch wenn diese Gebühren gesichert sind, auch unter Berücksichtigung der Erhöhung des Benzinolls alles andere als Grund zu Uebermut. Er hat nämlich gewaltige Aufgaben zu bewältigen.

5. Die bisherige Schwerverkehrsabgabe hätte differenzierter ausgestaltet werden sollen, und – ich gebe es zu – sie hätte auch differenzierter ausgestaltet werden können. Gewisse Einwände – ich pflichte darin den Strassentransportverbänden bei –, vor allem bezüglich der Belastung der Anhänger, welche übermässig hoch ist, und damit auch bezüglich des kombinierten Verkehrs, sind nicht von der Hand zu weisen. Ich könnte mir vorstellen, dass im Vollzug gewisse Lockerungen im engen Rahmen möglich sind.

Indessen müssen sich Bundesrat und Parlament zwischen den beiden sich anbietenden Alternativen entscheiden. Entweder schwenken wir bereits jetzt und als europaweit einzige Nation zu einer differenzierten und somit leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe um und gestalten diese nach Mass aus – nach einem Mass, das wir aber noch zu wenig kennen –; oder wir behalten das etwas starre System bei, das wir heute besitzen, bis dieses durch ein europakompatibles Modell und eine die Kostenwahrheit verwirklichende Gebühr abgelöst werden kann. Diese vernünftige Alternative muss man sehen.

6. Vor allem der Beschluss C ist unter Beschuss geraten. Gesetzgebung oder Verfassungsgebung auf Vorrat ist von Schlechtem; das gebe ich zu. Aber es handelt sich um keine Gesetzgebung auf Vorrat. Geschaffen werden soll lediglich die verfassungsmässige Grundlage. Die Schweiz ist ja das einzige Land, das in direktdemokratischer Weise unter Einbezug des Volkes derartige Sachfragen, nötigenfalls stufenweise, an der Urne entscheidet.

Der Beschluss C stellt kein direkt anwendbares Verfassungsrecht dar; das werden die Verfassungsrichter in diesem Saal bestätigen können.

Mit der Bereitstellung der Verfassungsgrundlage behält sich die Schweiz aber – und immerhin – die aussenpolitische Handlungsfreiheit vor und kann, wie schon beim Abschluss des Transitabkommens, weiterhin die ihr zukommende und ihr bekommende Pionierrolle für die Verwirklichung einer kostengerechten Bewältigung der zunehmenden Verkehrsströme spielen.

Aufgrund des in Beschlussentwurf C vorgesehenen Verfassungsartikels 36quater ist die Ausführungsgesetzgebung zu gegebener Zeit zu erlassen, welche selbstverständlich unter dem Vorbehalt des Referendums steht. Die Mitsprache des Volkes ist also auf allen wesentlichen Stufen gewährleistet.

Die drei vom Bundesrat vorgelegten Beschlussentwürfe sind – wenn auch in der Ausgestaltung und Form recht unterschiedlich – doch Zeichen einer klaren Verkehrsphilosophie, welche auf eine moderate und europataugliche Weiterführung der Belastung der Benutzer der Autobahnen einerseits und der Teilnehmer am Schwerverkehr andererseits hinzielt. Sie gehen in Richtung Kostenwahrheit.

Der Beschlussentwurf B ist äusserst moderat. Ueber diese 10 Franken werden wir wohl nicht mehr länger streiten und feilschen müssen. Auch mit den Beschlussentwürfen A und C sind wir auf dem rechten Weg. Noch lassen sich die externen Kosten nicht im Alleingang von der Schweiz internalisieren. Würden wir auf den Beschlussentwurf C nicht eintreten, wie das beantragt wird, dann würde unsere Glaubwürdigkeit im internationalen Kräftespiel in Frage gestellt.

Es handelt sich – darf ich Sie daran erinnern? – um die erste flankierende Massnahme, die wir zum Neat-Beschluss treffen können. Es handelt sich um die erste namhafte Vollzugsmassnahme zum Transitabkommen. Dies sind Beschlüsse, die Sie alle mitgetragen haben.

Wesentliche Vorteile in aussen- und innenpolitischer Sicht gegenüber der bisherigen Lösung sind erwähnt worden:

Einerseits ist es die klare Zweckbindung, womit der früheren Kritik des Auslandes die Spitze gebrochen wird. Ich bin mit vielen anderen der Meinung, dass die Zweckbindung nicht nur ein notwendiges Uebel, sondern dass sie richtig ist. Die Zweckbindung sollte an und für sich die Strassenverkehrsverbände und all jene, denen die Vollendung des Strassennetzes am Herzen liegt, zu einem klaren Ja bewegen.

Dann ist aber andererseits auch die anteilmässige Beteiligung der Kantone neu festgehalten. Die Kantone bekommen von diesem Geld, das nun eingenommen wird, und zwar ebenfalls

zweckgebunden, einen Beitrag für den Unterhalt und die Erneuerung ihres Strassennetzes.

Schliesslich geht die Vorlage nicht nur in Richtung einer vermehrten Europakompatibilität, sondern auch in Richtung eines besseren Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Der Ruf nach mehr Marktwirtschaft verlangt nach einer verursachergerechteren Anlastung der Strassenkosten. Nur wenn man weitere Einseitigkeiten und Verzerrungen in der Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern abbaut, verzichten wir auf marktfeindliche Eingriffe in die Wettbewerbs- und Verkehrsfreiheit.

Ein marktwirtschaftlich organisiertes Verkehrssystem kann nur dann effizient und umweltgerecht funktionieren, wenn die Gesamtheit der Kosten den jeweiligen Verursachern angemessen angelastet wird. Hier teile ich die Auffassung von Herrn Plattner, mit dem ich sonst im politischen Credo nicht in allen Teilen einiggehe. Diese Feststellungen kann ich aber unterzeichnen.

Selbst wenn also die drei Vorlagen im heutigen Zeitpunkt nicht zur vollen Verwirklichung dieser längerfristigen Zielsetzung führen, bedeuten sie doch eine richtige und wichtige Weichenstellung auf dem Weg zu diesem Ziel. Wenn wir nach aussen entschlossen auftreten wollen – die Schweiz als Transitland muss dies tun –, dürfen wir uns nicht halbherzige Entscheide leisten. Das Volk erwartet und honoriert eine klare, fachlich vernünftige und korrekte Haltung seiner Politiker.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen Eintreten und Zustimmung zu den Vorlagen.

Bundespräsident Ogi: Es ist noch nicht so lange her – es war bei der Neat-Debatte –, da haben Sie zum Teil vehement flankierende Massnahmen gefordert.

Ich könnte mich beschränken und sagen: la voilà! Hier ist diese flankierende Massnahme, und hier ist eigentlich erstmals die Stunde der Wahrheit, Herr Delalay, in der Sie nun entscheiden müssen, ob Sie das, was Sie gefordert haben, wirklich auch geben wollen.

Herr Loretan, Sie haben – es ist auch nicht so lange her – Massnahmen für den Umweltschutz, für den Lärmschutz verlangt. Ich könnte sagen: so weit, so gut. Aber ich muss Sie fragen: Wer soll das alles bezahlen? Der Bundesrat ist nicht übermütig geworden, Herr Loretan; er ist vertrauenswürdig wie immer, und er macht u. a. das, was Sie von ihm verlangen: Er setzt um, und er vollzieht.

Bestandteil Ihrer Verkehrspolitik ist u. a., dafür zu sorgen, dass die Spiesse für Strasse und Schiene in etwa gleich lang werden. Ich bin schon etwas überrascht, dass das, was man in der Neat-Debatte und anderswo immer wieder gefordert hat – auch hier im Ständerat –, bereits in Vergessenheit geraten ist, dass es plötzlich nicht mehr gilt.

Herr Büttiker, ich muss Ihnen sagen: Sie haben etwas übertrieben, wenn Sie sagen, wir hätten die Reizschwelle des Erträglichens überschritten. Ich freue mich auf das Rendezvous mit Ihnen beim nächsten Traktandum. Wir werden genau zuhören, was Sie für die weniger als 50 Kilometer lange Eisenbahn-Neubaustrecke fordern werden; auch das müsste zunächst bezahlt werden können.

Die Herren Küchler und Daniöth haben die Vorlage umfassend vorgestellt und erläutert. Ich konzentriere mich auf einige wenige Punkte.

Zur Verfassungsgrundlage: Die Bestimmungen über die Strassenbenützungsabgaben laufen 1994 aus. Wir sollten diese Abgaben nahtlos verlängern. Wir müssen das tun; das muss ich sagen, wenn ich Ihren Anforderungskatalog etwas näher unter die Lupe nehme. Wir müssen wissen, dass der Abstimmungskalender, nicht zuletzt auch mit Blick auf diese Vorlagen, ein wichtiger Kalender ist, der bereits überlastet ist. Wir hatten die Abstimmung über die Treibstoffzollerhöhung; wir werden in diesem Jahr die Abstimmung über die neue Finanzordnung haben. Wir sollten dem Volk diese Vorlagen in einer gewissen zeitlichen Staffelung unterbreiten, damit es sie auch akzeptiert – die Vorlagen für die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette somit etwa in der ersten Hälfte des nächsten Jahres.

Wir haben die finanziellen Aspekte zu berücksichtigen; Herr

Küchler hat es gesagt. Es stehen 337 Millionen Franken auf dem Spiel. Ich war schon etwas überrascht, jetzt von Ihnen zu hören, dass man das, was die Frage der Autobahnvignette und der Schwerverkehrsabgabe betrifft, unwahrscheinlich stark in Zweifel zieht, nachdem man sich jetzt in ganz Europa ernsthafter damit auseinandersetzt als auch schon.

Wir können zur Kenntnis nehmen, dass sich diese beiden Massnahmen in den acht Jahren seit ihrer Einführung zu unseren Gunsten entwickelt haben. Es gibt einige Damen und Herren, die bei der Einführung bereits hier anwesend waren. Das Klima in Europa hat sich doch geändert. Schauen Sie nach Deutschland: Man spricht dort von einer Mineralölsteuer von 13 Pfennigen, von einer Autobahnvignette, und zwar für Personen- und Lastwagen, und das alles, wenn irgendwie möglich, ab 1994. Da kann man wohl sagen: Die Zeiten haben sich geändert.

Vor nicht allzu langer Zeit weilte im Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eine deutsche Delegation, die sich über unsere Erfahrungen mit der Autobahnvignette informieren lassen wollte. Die anderen wollen das einführen, was Sie quasi als Schrittmacher eingeführt haben, und wir sind daran – nicht alle zum Glück; ich hoffe, die Mehrheit wird sich behaupten können –, auf diese Massnahmen zu verzichten. Das ist keine gute Politik.

Schauen Sie nach Brüssel – Sie schauen zwar nicht gerne dorthin, aber wir müssen doch von Zeit zu Zeit hinschauen –, dann stellen Sie fest, dass auch dort über die Einführung von Strassenbenützungsgeldern diskutiert wird.

Der neue Richtlinienentwurf der EG-Kommission vom September 1992 will Strassenbenützungsgeldern zulassen. Diese können in Form des französischen oder des schweizerischen Systems erhoben werden. Wichtig ist, dass wir das Ganze später – deshalb auch unser zweiter Schritt mit der Massnahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe – in Europa zu harmonisieren versuchen, wobei ich sagen muss, dass die EG heute andere und vielleicht wichtigere Probleme hat; sie wird das nicht schon morgen einführen.

Wir dürfen in dieser Situation das, was Sie vor acht Jahren gefordert und eingeführt haben, jetzt nicht aufgeben. Das wäre ein grosser Fehler; es würde nicht der auch von Ihnen getragenen Verkehrspolitik entsprechen. Wir müssen feststellen, dass wir, wenn wir es einfach so weitergehen lassen – Laisser-aller, Laisser-rouler, Laisser-faire! –, nicht mehr allzuweit von einem sogenannten Verkehrsinfarkt entfernt sind.

Die Auto-Mobilität – ich betone: die Auto-Mobilität – ist heute zu billig, und die gleich langen Spiesse sind nicht mehr vorhanden. Wir müssen dieses Verkehrswachstum in den Griff bekommen. Die Mittel dazu sind die Kostenwahrheit und die marktwirtschaftlichen Elemente. Im Transitabkommen haben wir das auch festgehalten. Ich bitte Sie, dieses Abkommen wieder einmal nachzulesen und es nicht immer nur zu kritisieren! Wir haben vom 22. Januar 1993 bis heute einen einzigen Lastwagen über 28 Tonnen durchgelassen. Das ist doch der Beweis, dass dieses Transitabkommen nicht nur richtig ist, sondern auch zum richtigen Zeitpunkt in Kraft gesetzt wurde.

Wenn wir die Kostenwahrheit erreichen wollen, können wir das auch nicht von heute auf morgen, in einem Schritt, erreichen, sondern wir müssen das in zwei Schritten tun: in einem ersten, in welchem die Infrastrukturkosten angelastet, und in einem zweiten, in dem auch die Umweltkosten einbezogen werden müssen. Das heisst im Klartext: Wir sollten unsere Strassenbenützungsgeldern beibehalten und jetzt nicht plötzlich schlapp werden und darauf verzichten, und wir müssen flexibel bleiben; deshalb auch der Beschlussentwurf C, Herr Delalay. Wir müssen flexibel bleiben, damit wir die Abgaben später mit einem europäischen Erhebungssystem koordinieren können. Das ist sehr wichtig; das wird auch entscheidend sein, damit wir nicht zu spät, sondern rechtzeitig kommen. Ich muss Ihnen immer wieder in Erinnerung rufen, was Sie von uns schon mehrmals gefordert haben; nämlich: flankierende Massnahmen. Es geht nicht an, Herr Cavelti hat es gesagt, dass wir den kombinierten Verkehr auf der Schiene weiter subventionieren und die Strasse für den Transitverkehr dennoch fast zum Nulltarif zur Verfügung stellen, den Transitverkehr fast zum Nulltarif auf der Strasse fahren lassen.

Das dürfen wir nicht, Herr Delalay und Herr Cavadini Jean: Auch die französischsprachige Schweiz setzt sich vehement für den Ausbau der Eisenbahn und die Erhaltung der Eisenbahnlinien ein – le Val de Travers nous salue tous! –, sie setzt sich auch vehement für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes ein, und dann – ich schaue nach links, zum Nachbarn von Herrn Cavadini Jean, und erinnere an seine Ausführungen im Zusammenhang mit dem SBB-Budget – sollen wir auch die Bundesdefizite bei den Unternehmungen reduzieren. Wir wollen das tun. Wir kommen dann in nächster Zeit mit Rezepten. Es wird an Ihnen sein, eine klare Linie zu verfolgen. Wir müssen das Prinzip der Kostenwahrheit jetzt zum Tragen kommen lassen. Wenn Sie den Herren Cavadini und Delalay folgen würden – was ich fast nicht glauben kann –, würden Sie dieses Element missachten. Wir müssen das verkehrspolitische Umfeld verbessern, wenn wir die Bahnprobleme, die Mobilitäts- und die Finanzprobleme in den Griff bekommen wollen.

Es geht übrigens, Herr Delalay, nicht um neue Abgaben. Es geht um die Weiterführung und um die Modernisierung bestehender Abgaben. Es geht um Anpassungen, damit wir uns auch an Europa anpassen können. Die Schaffung neuer Gegensätze zu Europa ist nach dem 6. Dezember 1992, ob wir dafür oder dagegen waren, nicht angezeigt. Der Beschlussentwurf C will eine leistungsabhängige Abgabe, belässt aber die Kompetenz voll beim Parlament und beim Souverän.

Ein Ausführungsgesetz wird zu gestalten sein, und das werden wir tun. Auch Ihnen, Herr Cavadini, möchte ich sagen, dass keine Indexierung vorgesehen ist, sondern lediglich die Kompetenz, die Abgabe gelegentlich an die Teuerung anzupassen. Ich sage das ebenfalls zu Herrn Frick: Das sind zwei verschiedene Paar Schuhe, wie ich heute leider auch verschiedene Schuhe tragen muss; Sie wissen ja, warum.

Welche Erfahrungen haben wir mit der Autobahnvignette und mit der Schwerverkehrsabgabe gemacht? Sie haben sich gut eingespielt, auch in Tourismuskreisen, Herr Cavelti. Gemäss dem, was in den letzten Tagen an der bekannten Ausstellung in Davos über Ihren wunderschönen Tourismuskanton gesagt wurde, hat die Umwelt im Tourismus absolute Priorität. Ich komme auch aus dem Tourismus – verstehen Sie mich nicht falsch! –, aber das hat sich eingespielt. Wenn Sie mit den Preisen vergleichen, die Sie beispielsweise in Oesterreich für die Maut bezahlen müssen, dann ist die Autobahnvignette, auch mit der heutigen Erhöhung, tragbar. Sie ist gerechtfertigt, und sie ist notwendig, um gleich lange Spiesse zu schaffen.

Beurteilungsbasis ist selbstverständlich die Strassenrechnung. Zum erstenmal ist diese Strassenrechnung – Herr Delalay hat recht – fast ausgeglichen. Aufgrund der statistischen Unterlagen, die wir vom Departement des Innern bekommen, kann man das sagen. Aber sie ist nur wegen den 300 Millionen Franken, die wir durch die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe einkassieren können, fast ausgeglichen, und zwar ohne Berücksichtigung der externen Kosten und Nutzen des Strassenverkehrs.

Die externen Kosten und Nutzen – ich vergesse nie die Nutzen, die Strassen haben einen Nutzen – werden ein Politikum sein: Welche Elemente gelten als externe Kosten, welche Kriterien gelten für die externen Kosten? Ist das Lärm, ist das Unfall, sind das Gebäudeschäden, Gesundheitsschäden, Klimaschäden, Erschütterungen? Und welches sind dann die positiven Elemente, die auch einbezogen werden? Ist es die gleichmässige Besiedlung unseres Landes, sind es die Notfalltransporte, ist es die Dezentralisierung der Arbeit, ist es die Arbeitsteilung? Bref: Hier wird eine grosse Diskussion stattfinden; ich mache mir keine Illusionen, darüber wird man sich noch streiten: Was ist einzubeziehen, was ist nicht einzubeziehen?

Wir werden noch rund 22 Milliarden Franken investieren, um die Nationalstrassen auszubauen. Bis heute haben wir etwa 40 Milliarden Franken für das Nationalstrassennetz ausgegeben. Darüber spricht man nicht. Aber bei den SBB wird jedes Budget kritisch in Frage gestellt. Ich habe nichts dagegen, ich stelle das nur fest. Das ist der Unterschied zwischen Strasse und Schiene. Wir finanzieren 25 Prozent der Kosten für die Neat aus dem Treibstoffzoll; 25 Prozent, weil der Lötschberg der Rawil-Ersatz ist. Das Schweizervolk hat dem zugestimmt.

Mit diesen Geldern können wir weiterhin solche Projekte unterstützen. Bei diesen 25 Prozent ist auch der Gotthard dabei. Wir müssen diese Kasse also alimentieren! Und Sie müssen uns die Mittel dafür geben.

Ich möchte nicht mehr auf die einzelnen Bereiche der Nationalstrassenabgabe und der Schwerverkehrsabgabe eingehen, sondern den Herren Gadiant, Cavelti und Frick, vor allem aber Herrn Bisig kurz etwas in bezug auf die Diskriminierung der Anhänger sagen. Herr Bisig würde es befürworten, wenn die Abgabesätze bei den Anhängern nicht erhöht würden. Er denkt dabei vor allem an das Baugewerbe – ich habe Verständnis dafür. Eine Erhöhung der Abgabesätze ist nach Meinung des Bundesrates aber auch bei Anhängern mit der Strassenrechnung vereinbar.

Bei den Abgabesätzen dürfen wir nicht auf ein einzelnes Resultat der Strassenrechnung abstellen, wir müssen einen Mehrjahresvergleich machen. Dieser Vergleich zeigt, dass der Schwerverkehr die Kostendeckung hier noch nie voll erreicht hat. Darf ich noch festhalten, dass die Schwerverkehrsabgabe nur für immatrikulierte Anhänger und Fahrzeuge geschuldet ist? Das ist besonders für das Baugewerbe von grosser Bedeutung: Wenn ein Fahrzeug nämlich saisonal aus dem Verkehr genommen wird, kann die Schwerverkehrsabgabe pro rata temporis zurückerstattet werden. Das gilt vor allem für die Anhänger. Ein Baumeister muss auch dieser Tatsache und dieser Möglichkeit Rechnung tragen.

In bezug auf die Auswirkungen auf das Rand- und Berggebiet möchte ich den Vertretern der Berg- und Randgebiete folgendes sagen: Dass bei einer grösseren Transportdistanz Zusatzkosten entstehen, ist nicht wegzudiskutieren. Aufgrund der verfügbaren Statistik ergibt sich diesbezüglich aber folgendes, überraschendes Bild: Eine Tonne wird in die IHG-Region (Französisch: «LIM») durchschnittlich über gut 22 Kilometer transportiert.

In anderen Regionen, d. h. ausserhalb des IHG-Gebietes, beträgt diese Durchschnittsdistanz 26 Kilometer. Es gibt zwar Regionen, die eine überdurchschnittliche Transportdistanz und einen überproportionalen Anteil an regionsinternen Transporten aufweisen. Dazu gehört wohl der Kanton Graubünden. Es sind aber nur wenige Regionen, und möglicherweise nur im Kanton Graubünden. Darunter gibt es sogar mehr Nicht-IHG- als IHG-Regionen. Die landläufige Vorstellung der Benachteiligung wegen längeren Transportdistanzen ist also anhand der verfügbaren Statistiken nur schwer nachweisbar.

Herr Ständerat Cavelti hat vom Benzinpreis im Münstertal und vom Benzinpreis in Chur gesprochen; er hat selbstverständlich nicht vom Benzinpreis in Samnau gesprochen. Herr Ständerat Cavelti, wenn wir mit den Vertretern der Treibstoffwirtschaft reden, auch im Rahmen von «Energie 2000», dann werden wir immer hart. Ich werde das Thema schon aufnehmen, aber Sie wissen: Wir haben von Gesetzes wegen keine Möglichkeit, ihnen Vorschriften zu machen. Ich wäre Ihnen aber dankbar, wenn Sie mir am Schluss der Debatte noch den Benzinpreis von Samnau bekanntgeben könnten.

Ich sage, dass wir einen Ausgleich für die finanzielle Mehrbelastung der Berg- und Randgebiete prüfen werden. Es gibt verschiedene Möglichkeiten. Ich versichere Ihnen, dass uns dies beschäftigen wird und dass wir Möglichkeiten sehen. Nicht zuletzt die Tatsache, dass die Kantone auch in den Genuss dieser Ausschüttung – nebst weiteren Ausschüttungen – kommen, zeigt doch, dass wir solche Überlegungen gemacht haben.

Ich bitte Sie dringend, auf diese Vorlage einzutreten. Ich werde bei den einzelnen Minderheitsanträgen die Stellung des Bundesrates erläutern, aber ich gebe Ihnen nochmals generell zu bedenken: Sie haben uns in bezug auf diese Verkehrspolitik auf den Weg geschickt. Es ist jetzt nur konsequent, dass Sie diese Politik mit der Zustimmung zu dieser Vorlage bestätigen.

A. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

A. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I Introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 17 Abs. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Bühler Robert

Die Erhebung dieser Abgabe ist bis zum 31. Dezember 2004 befristet.

Art. 17 al. 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Bühler Robert

Le prélèvement de la redevance est limité au 31 décembre 2004.

Bühler Robert: Ich hoffe sehr, dass wir die nächsten Artikel, vor allem Artikel 20 Uebergangsbestimmungen BV, nicht mehr behandeln müssen, weil Sie meinem Antrag zustimmen. Mit meinem Antrag schlage ich Ihnen vor, die bisherige Regelung der Schwerverkehrsabgabe, die 1994 auslaufen würde, ohne materielle Änderungen um 10 Jahre zu verlängern. Das heisst, dass alle anderen Anträge unter Ziffer I – Ziffer II würde selbstverständlich bleiben – dahinfallen würden und dass das bisherige Recht, so zum Beispiel die Abgabesätze, in Kraft bliebe.

Zur Begründung: Es besteht die Gefahr – nehmen Sie bitte diese Gefahr ernst! –, dass wir das prioritäre Geschäft der neuen Finanzordnung, die Mehrwertsteuer, wieder mit vielen zusätzlichen, zum Teil mit Bagatellabgaben belasten, ja gefährden. Das überladene Paket der letzten Finanzordnungsabstimmung und der negative Ausgang hätten dem Bundesrat Fingerzeig genug sein können, um auf eine Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe zum jetzigen Zeitpunkt zu verzichten. Es ist möglich und wahrscheinlich, dass die Abstimmungen über die Strassenverkehrsabgaben und über die Einführung der Mehrwertsteuer gleichzeitig – oder dann kurz nacheinander – stattfinden werden. Was hat dann Priorität: die Mehrwertsteuer oder die Schwerverkehrsabgabe? Wir gefährden die Einführung der Mehrwertsteuer.

Ich frage mich, Herr Bundespräsident: Wo bleibt das Fingerzeiggefühl des Bundesrates? Wo dasjenige der Kommission? Bei der Mehrwertsteuer besteht der wichtigste Handlungsbedarf – nicht bei der Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe.

Dazu kommt, dass die Schwerverkehrsabgabe in absehbarer Zeit – es ist anzunehmen, vor Ablauf der zehnjährigen Verlängerung – in enger Abstimmung mit europäischen Entwicklungen leistungsabhängig ausgestaltet wird. Dann kommen wir wieder auf dieses Geschäft zurück.

Schliesslich hat die Eintretensdebatte aufgezeigt, dass ungerechte Belastungen mit den neuen Ansätzen noch verschärft werden, wenn wir jetzt die Erhöhung vornehmen. Im weiteren sollte berücksichtigt werden, dass die Halter von Lastwagen mit der Treibstoffzollerhöhung (Diesel) – nicht nur die 20 Rap-

pen pro Liter Benzin – in hohem Ausmasse zur Kasse gebeten werden. Ich weiss, dass die Frage der Deckung der verursachten Kosten des privaten Strassenverkehrs noch nicht voll gelöst ist. Eine Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe zu diesem Zeitpunkt ist aber nicht angebracht. Sie wird nicht durchkommen und gefährdet die Einführung der Mehrwertsteuer.

Wir müssen alles daransetzen, um unsere Bundesfinanzen überhaupt noch ins Lot bringen zu können, d. h., wir müssen die Mehrwertsteuer einführen. Unterstützen Sie deshalb meinen Antrag! Er sollte aus einem finanzpolitischen Gesamtinteresse realisiert werden.

Küchler, Berichterstatter: Ich spreche nun gleich zu Artikel 17 Absatz 5 Uebergangsbestimmungen BV, so wie er der Kommission vorgelegen hat, und dann zum Antrag Bühler Robert. Artikel 17 Absatz 5 nach dem Vorschlag von Bundesrat und Nationalrat ist erforderlich, um den Uebergang von der geltenden Bestimmung zur Verlängerungsbestimmung nahtlos auf den 1. Januar 1995 zu ermöglichen. Es ist nämlich verfassungsrechtlich nicht ganz klar, ob die auf 10 Jahre befristete Kompetenz zur Abgabenerhebung bereits am 25. Februar oder am 31. Dezember 1994 ausläuft; das Volk hat die fraglichen Artikel am 26. Februar 1984 angenommen. Mit dem Absatz, wie er Ihnen unterbreitet wird, kann diese Unsicherheit, dass die Abgabesätze während einer laufenden Bemessungsperiode neu bemessen werden müssen, eliminiert und vermieden werden. In diesem Sinn beantragt Ihnen die Kommission einstimmig, diesen Artikel 17 Absatz 5 so zu genehmigen, wie er vom Nationalrat durchberaten und beschlossen wurde.

Zum Antrag Bühler Robert: Er beinhaltet eine Befristung der Abgabe bis zum 31. Dezember 2004. Dieser Antrag ist der Kommission nicht vorgelegen, und ich kann deshalb nur im eigenen Namen dazu sprechen. Ich muss Ihnen beantragen, den Antrag abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen:

1. In den verschiedenen Eintretensreferaten wurden die Vorteile der Neuerungen dargelegt, welche u. a. auch der neuformulierte Artikel 20 Uebergangsbestimmungen BV – er wird nachfolgend zu beraten sein – bringen wird und der gemäss Kollege Bühler Robert vollständig hinfällig würde. So müsste z. B. auf die künftigen, per 1. Januar 1995 der Teuerung angepassten Mehreinnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe von jährlich mehreren Millionen Franken verzichtet werden – trotz des Milliardenlochs in der Staatskasse, wie ich es Ihnen dargelegt habe, trotz des gewaltigen Mittelbedarfs für die Fertigstellung der Neat, trotz des gewaltigen Mittelbedarfs für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und für die Umweltschutzmassnahmen, wie das Herr Bundespräsident Ogi vorhin ausgeführt hat.

Die Abgabesätze könnten auch nach dem 1. Januar 1995 nicht periodisch der Teuerung angepasst werden, wie dies in Artikel 20 Absatz 3 vorgesehen wird. Die Zweckbindung der Abgabe wäre nach wie vor nicht vorhanden und der Gebührencharakter nicht eindeutig gegeben. Damit wären wir weiterhin der Kritik des Auslandes und der EG ausgesetzt. Die Kantone wären weiterhin nicht direkt am Reinertrag beteiligt, was gerade den Berg- und Randregionen nicht gleichgültig sein kann.

2. Die in Artikel 20 Absatz 3bis vorgesehene Kompetenznorm zur künftigen Koordination der SVG-Revisionen mit der Verfassungsbestimmung würde ebenfalls hinfällig. Damit müssten wir künftig – jedesmal nach einer Aenderung der Gewichtskategorien im SVG – zusätzlich die Verfassungsänderungen mit entsprechenden obligatorischen Volksabstimmungen durchführen.

3. Das seinerzeitige Vernehmlassungsverfahren hat ergeben, dass die vom Bundesrat vorgeschlagenen Neuerungen gemäss Artikel 20 in breiten Kreisen positiv aufgenommen wurden.

4. Der Bundesrat hat darauf geachtet, dass er im neuen Artikel 20 Bewährtes übernimmt. Ich verweise auf die Absätze 1, 4 und 5 von Artikel 20 in diesem Beschlussentwurf. Man will, gerade aus abstimmungspolitischen Gründen, auch mit dem neuen Artikel 20 den Stimmbürger nicht durch unnötige Aenderungen verunsichern. Man hat bei der Neuformulierung des Artikels 20 bereits abstimmungspolitische Gesichtspunkte mit berücksichtigt.

Ich bin überzeugt, dass der Bundesrat bei der Schnürung eines Abstimmungspaketes das nötige Fingerspitzengefühl zeigen wird und nicht die Mehrwertsteuer und diese Vorlagen im gleichen Urmengang zur Abstimmung bringt.

Aus all diesen Gründen muss ich Sie ersuchen, den Antrag Bühler Robert abzulehnen.

Bundespräsident Ogi: Das Fingerspitzengefühl des Bundesrates liegt darin, dass die Abstimmung über den Systemwechsel – Mehrwertsteuer anstelle von Wust – sicher Priorität haben wird und dass diese Abstimmung vor der Abstimmung über die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette kommen wird. In meinem Eintretensvotum habe ich gesagt, dass das Timing hier eine wichtige Rolle spielt, und ich habe ausgeführt, wie es etwa vorgesehen ist.

Die Abstimmung über die neue Finanzordnung wird im November/Dezember traktandiert sein, diejenige über die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette – nicht zuletzt aufgrund von Artikel 17 Absatz 5 – zwischen März und Juni 1994, wobei meine Hoffnung in Richtung Juni geht; nach den Ausführungen von Herrn Bühler Robert werden Sie das auch begreifen.

Der Antrag Bühler Robert ist – vor allem, weil Sie ihn in der Kommission nicht diskutieren konnten – verlockend und hat etwas für sich. Aber wenn Sie den Antrag genauer unter die Lupe nehmen, muss zusätzlich zu dem, was jetzt Herr Küchler gesagt hat, doch festgehalten werden, dass das Ganze leider nicht so einfach ist. Der Antrag Bühler Robert hätte zur Folge, dass die Schwerverkehrsabgabe unverändert – ich betone: unverändert – verlängert würde. Die Zweckbindung wäre weg, d. h., die Abgabe würde im Ausland weiterhin als Steuer betrachtet. Es ist ausserordentlich wichtig, dass wir von diesem Bild, die Schwerverkehrsabgabe sei eine Steuerbelastung – wie uns dies immer wieder vorgeworfen wird –, weggommen. Die Kantone – das möchte ich Ihnen in der heutigen finanziellen Situation in Erinnerung rufen – könnten am Reinertrag über die Treibstoffzollkasse nicht beteiligt werden; sie würden nichts bekommen. Man würde auf eine Anpassung der Tarifkategorien verzichten, d. h., wir würden eine Differenz zum Strassenverkehrsgesetz schaffen. Man würde weiter auf die Swisslex-Anpassung verzichten, d. h., wir würden den Vollzug der Abgabe an der Grenze erschweren. Man würde auf die Teuerungsanpassung verzichten, d. h., die Abgabenerträge würden laufend entwertet. Das Prinzip der Kostendeckung, die Sie auch vorhin wieder gefordert haben, würde damit einmal mehr in Frage gestellt. Das dürfen Sie einfach nicht tun.

Ich möchte zum Schluss erwähnen, dass man die Erhebung der Abgabe starr und stur befristen würde. Eine nahtlose Ablösung durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wäre dann zumindest gefährdet. Von praktisch allen Rednern wurde gefordert, dass wir eine Ausgangslage schaffen sollten, die es ermöglicht, rasch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zu schaffen. Diese Möglichkeit würden Sie vergeben, und zwar bis ins Jahr 2004. Ich bin überzeugt, dass Sie nicht samt und sonders auf diese Aenderungen verzichten wollen. Die Aenderungen basieren auf der Erfahrung mit dem Vollzug, die wir in den letzten Jahren gesammelt haben, und es ergibt sich jetzt die Möglichkeit, Verschiedenes zu verbessern. Erlauben Sie uns, diese Verbesserungen vorzunehmen. Ich bitte Sie, den an und für sich gutgemeinten Antrag Bühler Robert, der in seiner Konsequenz aber in die falsche Richtung geht, abzulehnen.

Bühler Robert: Ich möchte kurz zu einigen Punkten Stellung nehmen.

Die Vorteile, die der Vorschlag Bundesrat/Nationalrat/Kommission hat, kann man bei der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe mit berücksichtigen. Das ist europagerecht.

Sie haben als Begründung auch die Teuerungsregelung angeführt. Ich bin überzeugt, dass die Teuerungsangleichung aus dieser Vorlage herausgestrichen wird, auch wenn Sie meinem Antrag nicht zustimmen.

Die Vernehmlassung wurde natürlich selbständig durchgeführt, und damals wussten weder die Kantone noch die Par-

tejen, dass man praktisch gleichzeitig die Mehrwertsteuer einführen will. Auch wenn die Abstimmung über die Mehrwertsteuer vor der Abstimmung über die Strassenverkehrsabgaben stattfinden wird – was ich begrüsse –, wird im Abstimmungskampf die Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe gleichwohl eine grosse Belastung sein.
Ich bitte Sie: Stimmen Sie meinem Antrag zu!

Danioth: Es wurden in der Diskussion doch einige Ausführungen gemacht, auch kritische an die Adresse der Kommission. Ich halte fest, dass die Kommission nicht nur Fingerspitzengefühl, sondern auch Verantwortungsbewusstsein gezeigt hat. Wenn Sie nämlich dem Antrag Bühler Robert, den ich schärfstens bekämpfen muss, zustimmen, zementieren Sie bis zum Jahre 2004 das heutige System, das europaweit Kritik auslöst, weil wir diese Zweckbindung nicht haben. Wir können sie nicht per Verordnung oder Dekret hineinbringen. Sie zementieren die Unmöglichkeit, den Kantonen Mittel über die Treibstoffzollkasse zukommen zu lassen – zwei dringend notwendige Anliegen, die es rechtfertigen, auf die ganze Lösung des Bundesrates und der Kommission einzutreten. Wir haben uns das auch überlegt.

Die Mehrwertsteuer ist ein Ersatz für die Bundessteuer. Ich pflichte Ihnen bei, dass man alles machen muss, um diese Mehrwertsteuer durchzubringen. Ich pflichte Ihnen auch bei, dass es noch einige Diskussionen auslösen muss. Das darf uns aber nicht paralisieren, bei der Erledigung, der Erfüllung dringender Aufgaben lähmen.
Ich bitte Sie, den Antrag Bühler Robert abzulehnen.

Bundespräsident Ogi: Ich möchte Sie mit einem Beispiel zum Nachdenken zwingen. Wir bekämpfen die Leerfahrten, und wir stellen fest, dass wir in diesem Land nach wie vor zu viele Leerfahrten haben. Wenn Sie dem Antrag Bühler Robert zustimmen, dann öffnen Sie Tür und Tor für diese Leerfahrten. Die Anpassung der Tarife gemäss unserem Vorschlag erschwert Leerfahrten, d. h., sie sind wirtschaftlich nicht mehr zu verantworten. Deshalb brauchen wir eine Anpassung der Tarife, wie dies in Artikel 20 festgeschrieben ist. Ich möchte Sie bitten, uns nicht Aufträge zu geben, die nach einigen Monaten wieder in Frage gestellt werden.

Zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe: Sie werden nicht so rasch umstellen können, wie dies Herr Bühler gesagt hat; so leicht, so schmal wird es nicht gehen, wenn wir jetzt nicht die Grundlage dafür schaffen.
Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	24 Stimmen
Für den Antrag Bühler Robert	14 Stimmen

Art. 20

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Büttiker, Bisig, Cavadini Jean, Loretan)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3bis (neu)

Ausserdem kann der Bundesrat die Tarifkategorien ab 12 Tonnen nach Absatz 2 auf dem Verordnungsweg an allfällige Änderungen der Gewichtskategorien im Strassenverkehrsgesetz anpassen.

Abs. 4–7

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 8

Mehrheit

Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

Minderheit

(Danioth, Bloetzer, Cavelty, Piller)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Cavelty

Abs. 3

Die Abgabesätze können mit einem nicht referendumpflichtigen Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

Art. 20

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Büttiker, Bisig, Cavadini Jean, Loretan)

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3bis (nouveau)

En outre, le Conseil fédéral peut, par voie d'ordonnance, adapter les taux de redevance s'appliquant au-dessus de 12 tonnes, mentionnés à l'alinéa 2, en liaison avec d'éventuelles modifications de poids opérées dans la loi fédérale sur la circulation routière.

Al. 4–7

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 8

Majorité

Le présent article est applicable dès le 1er janvier 1995; il reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

Minorité

(Danioth, Bloetzer, Cavelty, Piller)

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Cavelty

Al. 3

... au moyen d'un arrêté fédéral non soumis au référendum.

Küchler, Berichterstatter: Artikel 20 Absatz 1 ist eine unveränderte, bisherige Bestimmung.

Absatz 2 wurde in dem Sinn modifiziert, als hier die Abgabesätze der seit 1985 eingetretenen Teuerung angepasst werden. Die Erhöhung beläuft sich auf rund 30 Prozent. Die für die einzelnen Kategorien geltenden bisherigen Sätze finden Sie auf Seite 4 der Botschaft. Die Schwerverkehrsabgabe beträgt zum Beispiel für einen Lastwagen von über 22 Tonnen Gesamtgewicht neu 4000 Franken pro Jahr gegenüber bisher 3000 Franken pro Jahr.

Die Gewichtskategorien unter Buchstabe a sind leicht nach oben verschoben worden. So liegt nun die obere Grenze bei der leichtesten Kategorie neu bei 12 Tonnen, statt wie bisher bei 11 Tonnen. Damit wird eine Vorleistung an die EG-Gesetzgebung vorgenommen, die den Schwellenwert für den allenfalls abgabepflichtigen Schwerverkehr bei 12 Tonnen Gesamtgewicht definiert. Dadurch wird aber die Abgabe für Fahrzeuge zwischen 11 und 12 Tonnen sogar verbilligt. Das müssen wir auch sehen. Es gibt also Kategorien, die verbilligt werden. Gleichzeitig wird die schwerste Kategorie erst bei einem Gesamtgewicht von 22 Tonnen, statt wie bisher bei 19 Tonnen, einsetzen. Auch hier gibt es wieder gewisse Veränderungen bei der Belastung.

Diese Anpassung steht übrigens im Zusammenhang mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes von 1989. Mit der Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe können Verfeinerungen vorgenommen werden, an denen es bis jetzt – wie bemängelt wurde – gemangelt hat. Aber für diesesmal erachtet man es als zweckmässig, es bei diesen Hauptkategorien zu belassen. Die Kommission hat keine Änderung vorgenommen.

Zu Artikel 20 Absatz 3 liegen neben dem Antrag der Kommissionmehrheit zwei Anträge vor: der Antrag der Kommissionminderheit Büttiker und der Antrag Cavely. Ich gebe Ihnen kurz die Begründung für den Antrag der Kommissionmehrheit.

Absatz 3 ist neu. Damit soll dem Bundesrat die Kompetenz erteilt werden, die neuen Abgabesätze auf dem Verordnungsweg der Teuerung anzupassen. Eine Anpassung an die Teuerung muss aber mit den Ergebnissen der Strassenrechnung vereinbar sein. Sie sehen, es ist eine reine Kann-Vorschrift. Es wurde sowohl im Nationalrat wie auch in der Kommission bestätigt, dass der Bundesrat von dieser Kompetenz nur sehr zurückhaltend Gebrauch machen würde, und zwar nur, wenn eine Anpassung mit der Strassenrechnung vereinbar ist. Dies wiederum bedeutet, dass eine Anpassung bloss alle drei bis fünf Jahre geprüft würde. Wenn man vor dem Jahre 2000 auf eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe umsteigen könnte, käme diese Klausel vielleicht gar nie zum Tragen.

Im übrigen ist in der Kommission auch von der Verwesentlichung der Demokratie gesprochen worden. Das heisst, man sollte nicht wegen einer kleinen Teuerungsanpassung von ein paar wenigen Franken eine ganze Volksabstimmung durchführen müssen, und dies gerade heute, wo wir immer wieder von einer Ueberstrapazierung der direkten Demokratie sprechen.

Es geht auch um keinen Indexautomatismus, wie dies im Nationalrat oder hier von Kollege Frick behauptet wurde, sondern es geht darum, den effektiven Wert der Abgabesätze zu erhalten und damit zu ermöglichen, dass die mit der Vorlage anvisierten Ziele auch in Zukunft zu erreichen sein werden.

Noch etwas scheint mir wesentlich zu sein: Lesen Sie den Wortlaut der nationalrätlichen Fassung, welche die Minderheit Büttiker übernehmen will. Dieser Text des Nationalrates beziehungsweise der Minderheit will etwas ganz anderes als der Bundesrat. Der Wortlaut ermöglicht nicht einmal die Vornahme einer Teuerungsanpassung durch das Parlament. Das Parlament könnte höchstens in ein paar Jahren eine Korrektur vornehmen, «sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen».

Nun gibt es aber keinen umstritteneren Begriff in der Verkehrs- und Fiskalpolitik als jenen der Strassenverkehrskosten oder der Strassenrechnung. Mit anderen Worten: Die Bestimmung gemäss der Formulierung des Nationalrates beziehungsweise der Minderheit unserer Kommission, aber auch die Bestimmung gemäss der Formulierung von Kollege Cavely wären überhaupt nicht praktikabel. Der Nationalrat hat dies erst bei der Beratung des Beschlussentwurfes B bemerkt und hat deshalb diese Bestimmung im Beschlussentwurf B nicht mehr übernommen. Das können Sie im Amtlichen Bulletin des Nationalrates (Frühjahrssession 1993) nachlesen.

Aus all diesen Gründen muss ich Ihnen beliebt machen, der Kommissionmehrheit zu folgen; schliesslich dürfen wir auch die Proportionen nicht aus den Augen verlieren.

Wie gesagt: Der Bundesrat wird von dieser Kompetenz nur sehr zurückhaltend Gebrauch machen. Wir haben als Parlament in unserer Oberaufsichtsfunktion immer noch die Möglichkeit, dem Bundesrat allfällige Vorgaben zu machen. Aber hier eine Kompetenz nicht zu erteilen, damit wir später für diese reine Teuerungsanpassung die ganze Gesetzes- und Volksabstimmungsmaschinerie in Gang setzen müssen, steht in keinem Verhältnis zu dem, was hier dem Bundesrat an Kompetenz eingeräumt werden soll.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen.

Ich bitte Sie also auch, den Antrag Cavely abzulehnen, obwohl dieser noch etwas vorteilhafter wäre als der Minderheitsantrag Büttiker, indem wenigstens die Volksabstimmung nicht durchgeführt werden müsste.

Abs. 1, 2 – Al. 1, 2
Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Büttiker, Sprecher der Minderheit: Zuerst ein Wort zu Herrn Bundespräsident Ogi. Ich glaube, es besteht kein Wider-

spruch zwischen meiner ablehnenden Haltung zur Kompetenzdelegation an den Bundesrat oder der Befürwortung einer Befristung dieser beiden Vorlagen und meiner Haltung zum nächsten Traktandum; das sind keine Widersprüche.

Zu Herrn Küchler möchte ich im voraus sagen: Es geht nicht um ein obligatorisches Referendum, und deshalb ist der Ausdruck «Volksabstimmung durchführen müssen» leider falsch, sondern es geht darum, dass das Volk die Möglichkeit hat, das Referendum zu ergreifen, wenn es dies für nötig hält. Das ist eine gewisse Korrektur.

Im übrigen möchte ich die Anträge der Minderheit Büttiker zur Autobahnvignette und zur Schwerverkehrsabgabe gleichzeitig begründen. Ich brauche dann beim Minderheitsantrag zur Autobahnvignette das Wort nicht mehr zu ergreifen.

Vier Gründe haben mich bewegt, dem Bundesrat diese Kompetenz zu verweigern.

1. Die Anpassung der Strassenbenützungskosten an die allgemeine Preisentwicklung ist sachfremd. Massgeblich für die Höhe der Sätze der Strassenbenützungskosten ist nicht die Entwicklung des Index der Konsumentenpreise, der Teuerung, sondern massgeblich sind die tatsächlichen Ausgaben der öffentlichen Hand für das Strassenwesen, die durch entsprechende Erträge aus dem Strassenverkehr gedeckt werden müssen. Dies um so mehr, als die Erträge der Strassenbenützungskosten künftig zweckgebunden für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden sollen. Die Bemessung der Abgabesätze hat sich somit an einer methodisch richtig geführten Strassenrechnung und nicht an der allgemeinen Teuerung zu orientieren.

2. Der Bundesrat selber begründet die Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung richtigerweise ebenfalls mit der Kostendeckung im Strassenverkehr – die Erklärung in der Botschaft, Ziffer 221: «Der Bundesrat will die Abgaben an der Deckung der Kosten orientieren, die der Strassenverkehr verursacht, jedoch nicht deckt.» Warum gemäss Bundesrat jedoch die Ergebnisse der Strassenrechnung nicht als direkte Tarifgrundlage herangezogen werden dürfen, ist nicht einsichtig. Dies um so weniger, als in der Botschaft (in den Ziff. 232 und 233) angekündigt wird, dass eine künftige weitere Anpassung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette an die Teuerung mit den Ergebnissen der Strassenrechnung vereinbart sein solle.

3. Die Kompetenzdelegation an den Bundesrat zur Anpassung der Abgabesätze für die Strassenbenützungskosten schafft eine abgaberechtlich einmalige Regelung, mit der die Rechte des Volkes und des Parlamentes in einem politisch heiklen Bereich beschnitten werden.

Im schweizerischen Abgaberecht gilt der Grundsatz der Gesetzmässigkeit, wonach öffentliche Abgaben nur aufgrund und im Rahmen des Gesetzes erhoben werden dürfen. Verlangt wird die Verankerung in einem Gesetz in formellem Sinne, d. h. in einem dem Referendum unterstehenden Erlass des Parlamentes. Laut Bundesgericht genügt es nicht, wenn der Gesetzgeber die Befugnis zur Festsetzung der Abgabe an eine untergeordnete Behörde überträgt. Vielmehr muss das Gesetz den Kreis der Abgabepflichtigen, den Gegenstand der Abgabe und deren Bemessung festlegen. Diese Regelung im Abgabewesen hat sich bewährt. Sie erlaubt, dass künftige Änderungen insbesondere im Zusammenhang mit der Bemessung der Abgaben zumindest dem Parlament und notfalls – bei einem Referendum – dem Souverän zur Zustimmung vorgelegt werden müssen. Dies wäre mit der verfassungsmässigen Verankerung der Anpassungskompetenz an den Bundesrat im Bereich der Strassenbenützungskosten nicht mehr der Fall.

4. Im Hinblick auf die obligatorische Volksabstimmung ist es ratsam, die Vorlagen über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenützungskosten von unnötigem Ballast zu befreien. Dazu gehört die Kompetenzdelegation an den Bundesrat zur selbständigen Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung.

Die Befürchtung eines grossen Teils der Bevölkerung, der Bundesrat werde künftig angesichts der Bemühungen um die Beschaffung zusätzlicher Bundesmittel bei jeder sich bietenden Gelegenheit von sich aus die Steuerschraube anziehen,

sollte ernst genommen werden; dies um so mehr, als die Zustimmung des Souveräns zur vorgesehenen Erhöhung der Strassenbenützungsabgaben nach der Verdoppelung des Treibstoffgrundzolls und der bereits angekündigten Einführung neuer Steuern und Abgaben – CO₂-Abgabe, Energielenkungsabgaben, Mehrwertsteuer auf Dienstleistungen des Verkehrs usw. – nicht ohne weiteres als gesichert angenommen werden kann.

Mit der vorgeschlagenen Blankovollmacht an die Exekutive ist die Angriffsauslösung durch den Bundesrat für zusätzliche Einnahmenbeschaffungen geradezu vorprogrammiert. Deshalb muss auf der Gegenseite ein Libero, ein Ausputzer für alle Fälle, installiert werden. Ich bin der Meinung, dass für diese Liberoposition das Volk selber nominiert werden muss. Bei der Volksabstimmung am 7. März dieses Jahres hat nämlich dieses Volk eindrücklich bewiesen, dass es eine solche Liberorolle durchaus auch offensiv im modernen Sinne zu interpretieren weiss.

Zum Antrag Cavely möchte ich sagen: Ich finde, das Volk ist eindeutig der bessere Libero als das Parlament. Der Antrag Cavely ist natürlich eindeutig besser als der Entwurf des Bundesrates, und er geht in die Richtung des Antrags der Minderheit.

Cavely: Mit Zustimmung unseres Ratspräsidenten muss ich hier zunächst eine Klammer öffnen, um auf die Frage von Bundespräsident Ogi nach dem Benzinpreis von Samnaun zu antworten. Ich wurde ausdrücklich aufgefordert, das hier in dieser Debatte zu tun.

Samnaun ist bekanntlich Zollausschlussgebiet, begründet in der geschichtlichen Vergangenheit, weil bis in die zwanziger Jahre dieses Jahrhunderts keine Zufahrt über die Schweiz bestand; man erreichte Samnaun nur über Oesterreich. Noch heute ist die Situation so, dass man bei Lawinengefahr über Oesterreich nach Samnaun fahren muss; letztmals war dies letzte Woche der Fall, wie im Radio bekanntgegeben wurde. Das ist die Begründung des Zollausschlusses.

Die Folge: Das Benzin ist ohne Zolzzuschlag zu haben. Die Gemeinde aber hat mit meiner beratenden Unterstützung vernünftigerweise schon vor zwei Jahren aus dieser Situation Kapital geschlagen, indem sie eine Gemeindesteuer auf Benzin erhebt – eine sogenannte Sondergewerbsteuer, abgesegnet durch das Bundesgericht –, zweckgebunden für die Entwicklung dieses wirklich abgelegenen und versteckten Tales.

Diese Sondergewerbsteuer betrug bis zum 31. Dezember 1992 5 Rappen pro Liter Benzin, was unter diesem Titel für die Gemeinde Totalerinnahmen von 1,3 Millionen Franken – zweckgebundene Franken – ausmacht. Seit dem 1. Januar 1993 beträgt die Sondergewerbsteuer 10 Rappen statt 5 Rappen, und es ist noch in diesem Jahr eine weitere Erhöhung vorgesehen. Der Liter Benzin in Samnaun kostet jetzt 70 Rappen.

Es ist aber noch auf die Konkurrenzsituation aufmerksam zu machen; lassen Sie mich noch fertig sprechen, obwohl das nicht hierher gehört, aber ich wurde gefragt und aufgefordert, auf die Konkurrenzsituation hinzuweisen: Siebzig Kilometer von Samnaun entfernt befindet sich das italienische Livigno, ein Zollausschlussgebiet von Italien, das aber von der Schweiz her befahren wird, nur der Gewinn geht an Italien. Dort wird keine Sondergewerbsteuer erhoben, und der Benzinpreis ist entsprechend niedriger. Wenn Sie nun den Sonderstatus von Samnaun abschaffen, werden noch mehr Leute in das viel grössere Livigno fahren.

Das ist meine Erklärung, und meine grosse Klammer ist geschlossen – mit der Entschuldigung, dass Sie mir zuhören mussten.

Zur Sache zurück: Ich benutzte bereits die Eintretensdebatte, um auf meinen Antrag aufmerksam zu machen. Ich musste dies deshalb tun, weil der Antrag erst heute verteilt wurde und Gefahr läuft, im Papierfluss unterzugehen. Das schiene mir schade zu sein, weil der Antrag – wenigstens nach meiner Meinung – wirklich gut ist.

Dieser Antrag gilt, wie jener der Minderheit Büttiker auch, sowohl für die Nationalstrassenabgabe als auch für die Schwerkverkehrsabgabe. Bestritten ist, wonach sich eine eventuelle

künftige Anpassung richten soll: nur nach der Teuerung, wie es Bundesrat und Kommissionmehrheit wollen, oder generell nach den Strassenverkehrskosten, wie es der Nationalrat beschlossen hat und die Minderheit Büttiker beantragt.

Mir scheint die Lösung der Minderheit Büttiker und des Nationalrates breiter, angemessener und besser zu sein. Zudem macht es sich schon rein gesetzesästhetisch nicht besonders gut, wenn man der Teuerung nun auch noch die Ehre der Verfassungserwähnung zubilligen würde. In diesem Punkt geht mein Antrag wortwörtlich einig mit der Minderheit Büttiker.

Zum zweiten Punkt, der bestritten ist: Wer soll die Anpassungskompetenz haben? Der Bundesrat, wie es die Mehrheit will, oder das Volk, wie es die Minderheit beantragt? Mein Antrag zielt hier genau in die Mitte: Das Parlament soll die Anpassungskompetenz haben.

Die Kompetenz nur dem Bundesrat zu überlassen wäre auch nach meiner Meinung etwas riskant, besonders wenn man es hier mit der Steueranpassung nicht nur an die Teuerung, sondern auch an die Strassenkosten allgemein zu tun hätte. Für jede – noch so angemessene und nötige – Anpassung an das Volk zu rekurrieren wäre ebenfalls nicht gut.

Unsere Demokratie – die Lösung dieses Problems ist mir ein Anliegen in allen Gesetzgebungsfunktionen, wo ich mitmache – leidet an einer übertriebenen Ausweitung, Ausuferung und Verflachung des Referendums. Mit einer übertriebenen Ausgestaltung verunmöglicht das Referendum die Funktionsfähigkeit des Staates. Der Ruf nach einer Verwesentlichung der Demokratie beginnt mit dem Ruf nach einer Verwesentlichung des Referendums. Hier müssen wir nun ansetzen. Schaffen wir nicht noch neue Referendumsmöglichkeiten für Fragen der Anpassung und einer klaren Angleichung an die gegebenen Voraussetzungen!

Natürlich sagen die Referendumsbefürworter wie Herr Büttiker, das Referendum werde ja nicht ergriffen, wenn die Anpassung vernünftig sei. Aber die tägliche Erfahrung lehrt genau das Gegenteil: Es gibt immer wieder Kreise, die die Referendumsmöglichkeiten aus sachfremden Gründen ergreifen, beispielsweise zur politischen Profilierung.

Es besteht hier kein Grund und kein Anlass, solchen Kreisen, die politisch in unserem Rat noch nicht beheimatet sind, Auftrieb für die Zukunft zu geben. Mein Antrag geht also dahin, dass der Rat durch einen nicht referendumpflichtigen Bundesbeschluss in eigener Kompetenz und Verantwortung handelt.

Ein Schlusswort: Vertrauen wir uns doch selbst! Wenn wir es selbst nicht tun, wer soll es denn sonst tun?

Bundespräsident Ogi: Ich möchte mich zunächst zum Minderheitsantrag Büttiker und dann zum neuen Antrag Cavely äussern. Ich danke zunächst für die Information über Samnaun. Was den Minderheitsantrag (Büttiker, Bisig, Cavadini Jean und Loretan) betrifft: Wenn ich ihn richtig analysiere, sind diese Herren einverstanden, dass die Schwerkverkehrsabgabe in Zukunft der Teuerung angepasst werden kann. Sie wollen aber für eine solche Anpassung den Weg des Referendums offenhalten, und zwar den Weg des fakultativen Referendums. Ein solcher Antrag ist im Nationalrat – ich muss das leider sagen – in einem Tohuwabohu angenommen worden.

Ich möchte Sie auch hier mit einem Beispiel zum Nachdenken zwingen. Gehen wir vom folgenden Szenario aus: Im Jahre 2000 stellt mein Nachfolger im Bundesrat den Antrag, die Schwerkverkehrsabgabe um 5 Prozent zu erhöhen. Dieser Antrag wird anschliessend in den eidgenössischen Räten beraten. Nehmen wir weiter an, dass die Räte ebenfalls eine Erhöhung um 5 Prozent beschliessen. Dieser Beschluss müsste dem fakultativen Referendum unterstellt werden, und Sie können sicher sein, dass es – wie es Herr Cavely bereits prognostiziert hat – dann Kreise geben wird, die das Referendum ergreifen werden.

Mit dem Zustandekommen des Referendums – es braucht ja gar nicht so viele Unterschriften dazu – wäre zu rechnen. Wir hätten dann vielleicht im Jahre 2004 eine Volksabstimmung durchzuführen. Ich frage mich schon, ob das noch verhältnismässig wäre: der Erstrat und der Zweitrat müssten sich damit beschäftigen, dann müssten wir – auch wenn wir beispiels-

weise für 5 Franken nicht einmal mehr zwei Cafés crème bekommen – eine Volksabstimmung durchführen.

Ich frage mich deshalb, ob die Referendums Klausel im Zeichen der Deregulierung – in diesen Tagen spricht man viel von Deregulierung – noch sinnvoll ist. Die Anpassung an die Teuerung ist doch im wesentlichen nur eine technische Frage.

Der Bundesrat, das möchte ich hier zuhanden der Geschichte und des Protokolls bestätigen, wird von der Kompetenz der Anpassung an die Teuerung sehr massvoll Gebrauch machen. Wenn Herr Bütiker schon von der «Angriffsauslösung» spricht – die wir alle beim Fussball-WM-Ausscheidungsspiel Schweiz-Italien nächsten Samstag der Schweiz wünschen – und dann den Libero, den Ausputzer, erwähnt: Ich bin nicht sicher, ob Franco Baresi als Libero spielen wird, ob Arrigo Sacchi überhaupt einen Libero einsetzen wird. Der 1.-Liga-Fussballer Rolf Bütiker – ich habe grosse Achtung vor ihm – sollte wissen, dass man im modernen Fussball auch ohne Libero spielen kann und vielfach spielt und dass wir hier diesen Ausputzer nicht brauchen. Wir sollten ihn nicht missbrauchen.

Die Botschaft ist in dieser Hinsicht ganz klar: Der Bundesrat hat sich an der Strassenrechnung zu orientieren, und bis zu diesem Zeitpunkt werden wir dann, trotz der Schwierigkeiten bezüglich der Strassenrechnung, auf die Herr Küchler hingewiesen hat – ich teile seine Auffassung –, diese Frage hoffentlich bereinigt haben.

Ich bitte Sie dringend, der Kommissionmehrheit und dem Bundesrat zu folgen und den Minderheitsantrag Bütiker abzulehnen.

Ich komme noch zum Antrag Cavelti. Er stellt eine Lösung dar, die zwischen den Entwurf des Bundesrates und den Minderheitsantrag zu stehen kommt. Der Ausschluss des Referendums bringt zwar eine gewisse Erleichterung mit sich, dem ist zuzustimmen. Das Volk muss nicht wegen verhältnismässig geringfügigen Anpassungen bemüht werden, und trotzdem stellt sich auch hier die Frage der Verhältnismässigkeit. Sollen tatsächlich die eidgenössischen Räte, die Kommissionen, der Erstrat, der Zweitrat, bemüht werden, um allenfalls eine Preiserhöhung um 5 Prozent bei der Schwerverkehrsabgabe oder allenfalls eben um 5 Franken bei der Autobahnvignette – oder eben nicht einmal um zwei Cafés crème – zu behandeln und zu beschliessen? Es geht in diesem Fall wirklich darum, ob für Sie Regierungs- und Parlamentsreform, Flexibilität, Handlungsspielraum, Kompetenzordnung usw. leere Worte sind.

Ich bitte Sie dringend, dem Antrag Cavelti auch nicht zu folgen, sondern modern, zeitgemäss und im Sinne dessen, was Sie immer wieder fordern – Stichwort: Deregulierung –, dem Bundesrat und der Kommission zu folgen.

Präsident: Nachdem wir festgestellt haben, dass in der Regel in der Schweiz heute in der Nationalliga A ohne Libero gespielt wird, können wir abstimmen. Wir entscheiden also, ob wir in der Nationalliga A bleiben wollen. (*Heiterkeit*)

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit	22 Stimmen
Für den Antrag Cavelti	17 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit	24 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	14 Stimmen

Abs. 3bis – Al. 3bis

Küchler, Berichterstatter: Absatz 3bis wurde von der Kommission neu eingefügt. Der Bundesrat soll damit die Kompetenz erhalten, die Tarifkategorien dieser Verfassungsbestimmungen allfälligen SVG-Revisionen anzupassen, sei es an die Revision des SVG im Rahmen von Swisslex, was wir gestern beschlossen haben, oder sei es an spätere SVG-Revisionen.

Es ist unbedingt erforderlich, dass die Tarifkategorien in Artikel 20 Absatz 2 Litterae a bis c Uebergangsbestimmungen BV mit den Gewichtskategorien im Strassenverkehrsgesetz übereinstimmen. Mit der Kompetenzerteilung an den Bundesrat

haben wir Gewähr für diese künftige Koordination der verschiedenen Erlasse.

Angenommen – Adopté

Abs. 4–7 – Al. 4–7

Küchler, Berichterstatter: Absätze 4 und 5 sind unverändert. Ich habe keine weiteren Bemerkungen beizufügen.

Beim Absatz 6 möchte ich darauf hinweisen, dass es um die Zweckbindung geht, die wir diesen Morgen diskutiert haben. Absatz 7 ist ebenfalls unverändert und ist materiell bereits im heutigen Recht enthalten.

Angenommen – Adopté

Abs. 8 – Al. 8

Küchler, Berichterstatter: Bei Absatz 8 haben wir wieder einen Mehrheits- und einen Minderheitsantrag. Es geht um die Frage der Befristung dieses Beschlussentwurfes A.

Ich begründe den Antrag der Kommissionmehrheit, und zwar in bezug auf die Befristung dieses Beschlussentwurfes A. Wir haben diese Modifikation in der Kommission mit einer knappen Mehrheit von 6 zu 5 Stimmen beschlossen. Sie beinhaltet, dass der Beschlussentwurf A nicht bloss indirekt – durch die künftige Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe – befristet wird, sondern es sollte im Sinne der Transparenz wie im ursprünglichen Beschluss wiederum eine terminlich präzise Bestimmung aufgenommen werden.

Nach Auffassung der Kommissionmehrheit sollten aus abstimmungspolitischen Gründen die bisherigen Spielregeln bezüglich Befristung nicht geändert werden. Unbefristete Abgaben würden Gefahr laufen, vom Souverän nicht akzeptiert zu werden, und würden die Vorlage unnötig belasten.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Kommissionmehrheit, diese Befristung vorzunehmen.

Danloth, Sprecher der Minderheit: Anstelle der Befristung der heutigen Schwerverkehrsabgabe bis längstens zum 31. Dezember 2004 soll gemäss Bundesrat, Nationalrat und Kommissionminderheit auf eine fixe zeitliche Befristung verzichtet werden. Statt dessen gilt das Ziel, die heutige, lineare Schwerverkehrsabgabe durch die geplante leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abzulösen.

Es sind hier sachliche und politische Gründe geltend zu machen:

1. Es wäre sachlich falsch, nach wenigen Jahren bereits wieder eine Verlängerung der heute ohnehin starren Schwerverkehrsabgabe anzustreben. Ziel muss nicht die Verlängerung, sondern die Ablösung durch eine flexible und verursachergerechte Schwerverkehrsabgabe sein.

2. Die Befristung durch einen fixen Zeitpunkt wird somit durch eine Verknüpfung mit einer unbestrittenen Zielsetzung ersetzt, welche auf die Ablösung durch eine europakompatible Abgabe abzielt; hierfür wird gleichzeitig die neue Verfassungsgrundlage in Artikel 36quater geschaffen – eine Verfassungsgrundlage, die dann, wie ich das beim Eintreten gesagt habe, ausgeführt werden muss, die also nicht von sich aus anwendbar ist. Die Beschlussentwürfe A und C bilden somit thematisch eine Einheit. Sie stellen zwei Phasen in der Verwirklichung der Kostenwahrheit dar. Das Junktim, das damit bewusst hergestellt wird, erübrigt eine Befristung und dient der Schweiz und ihrer Verkehrspolitik. Somit stellt der Beschlussentwurf C unweigerlich eine jetzt abzulehnende Befristung für den Beschlussentwurf A dar; Beschlussentwurf C stellt die Befristung dar.

3. Wenn wir in Richtung Europa klare Signale setzen und unserem Verkehrsminister weiterhin eine starke Verhandlungsposition – auch bei der Verwirklichung des Transitabkommens – ermöglichen wollen, dürfen wir keine Zweifel offenlassen, dass die heutige Schwerverkehrsabgabe rasch durch eine gerechtere Regelung abgelöst werden muss, eine Regelung, welche die externen Kosten einbezieht, aber auch für die Strassentransporture gerechter ist – ich möchte das ganz klar betonen.

Mit einer unnötigen Befristung der heutigen Verfassungsgrundlage wären wir nicht glaubwürdig und würden unsere eigene Position schwächen.

Die Quintessenz: Wer eine baldige Ablösung der heutigen, starren, linearen Schwerverkehrsabgabe wünscht, muss dem Beschlussentwurf C und damit dem Auftrag für eine wettbewerbsneutrale Schwerverkehrsabgabe zustimmen und darf nicht mit einer Frist für das heutige System bei Beschlussentwurf A ein Hickhack verursachen.

Aus diesem Grunde ersucht Sie die Minderheit, auch im Sinne Ihres Eintretensbeschlusses und Ihres Beschlusses zu Artikel 17 Absatz 5 des Beschlussentwurfes A, diese Befristung wegzulassen.

Bundespräsident **Ogi**: Ich möchte Sie bitten, der Minderheit zu folgen und damit keine Differenz zum Nationalrat zu schaffen. Dieser Minderheitsantrag ist in Ihrer Kommission mit der kleinstmöglichen Differenz zustande gekommen. Die Antragsteller wollen keine explizite Befristung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Der Bundesrat teilt diese Auffassung. Wir wollen aber eine nahtlose Ablösung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe durch die leistungs- und verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe sicherstellen, so wie das jetzt Herr Danioth zum Ausdruck gebracht hat. Das lässt sich nur erreichen, wenn wir auf einen fixen Termin verzichten. Wir wissen heute nämlich noch nicht, wann, wie und wo die EG-weite Schwerverkehrsabgabe kommt. Es ist nicht damit zu rechnen, dass sie heute und morgen kommt, aber sie könnte plötzlich rasch kommen. Dabei ist uns klar: Je früher eine solche Abgabe kommt, desto besser.

Der Entwurf des Bundesrates, der vom Nationalrat zum Beschluss erhoben wurde, lautet deshalb auf Beibehalten der pauschalen Schwerverkehrsabgabe, bis sie durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ersetzt werden kann. Damit haben wir indirekt eine Befristung. Darüber hinaus ist in Absatz 7 die Möglichkeit gegeben, frühzeitig auf die Schwerverkehrsabgabe zu verzichten und sie durch etwas Besseres zu ersetzen.

Ich bitte Sie deshalb, der Minderheit, dem Bundesrat und dem Nationalrat zuzustimmen: damit wir flexibel bleiben, damit wir die Pauschale nahtlos durch die künftige Abgabe ersetzen können und damit wir in die Verfassung schreiben können, dass wir eine solche Ablösung wollen. Damit setzen wir auch ein klares politisches Ziel. Die Neut-Debatte lässt grüssen!

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	18 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	10 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 Entwurfes	31 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

B. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I Introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 36quinquies

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Büttiker, Bisig, Loretan)

.... von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

Abs. 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 5

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Cavadini Jean, Bisig, Büttiker, Loretan, Weber Monika)

Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

Antrag Caveltly

Abs. 1

.... von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem nicht referendumspflichtigen Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

Art. 36quinquies

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Büttiker, Bisig, Loretan)

.... dépasse pas 3,5 tonnes. Le taux de redevance peut être adapté, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral soumis au référendum.

Al. 2–4

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 5

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Cavadini Jean, Bisig, Büttiker, Loretan, Weber Monika)

Le présent article est applicable dès le 1er janvier 1995; il reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

Proposition Caveltly

Al. 1

.... pas 3,5 tonnes. Le montant de la redevance peut être adapté, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral non soumis au référendum.

Abs. 1 – Al. 1

Küchler, Berichterstatter: In Artikel 36quinquies Absatz 1 BV in Beschlussentwurf B sind zwei Komponenten enthalten: Dieser Absatz enthält erstens die Anpassung des Vignettenpreises (analog der Anpassung der Schwerverkehrsabgabe in Artikel 20 Absatz 2 in Beschlussentwurf A) und zweitens die

Kompetenzerteilung an den Bundesrat zur Vornahme von erforderlichen Teuerungsanpassungen (analog zu Artikel 20 Absatz 3 in Beschlussentwurf A).

Zur ersten Komponente: Mit dem Aufschlag um 10 Franken wird der Preis der Autobahnvignette an die seit 1985 eingetretene Teuerung angepasst. Nach Auffassung der Kommission handelt es sich hier um eine massvolle Anpassung. Dies auch mit Blick auf die ausländischen Gebühren bezüglich Autobahnabgaben oder Tunnelgebühren.

Im übrigen sprechen wir immer wieder von gleich langen Spiessen, die wir für den öffentlichen und den privaten Verkehr anstreben wollen. Wir haben in unserem Rat bereits öfter betont, dass der öffentliche Verkehr im Verhältnis zum privaten Verkehr zu teuer ist; mit dieser Anpassung können wir ein Wesentliches zur Realisierung des Prinzips der gleich langen Spiesse beitragen. Das Ganze ist auch unter dem finanzpolitischen Aspekt zu betrachten. Diese Ausführungen habe ich bereits im Zusammenhang mit dem Eintreten gemacht.

Zur zweiten Komponente: Die Argumente sind im Zusammenhang mit dem Beschlussentwurf A auf den Tisch gelegt worden. Sie haben sich beim Beschlussentwurf A für die Minderheit ausgesprochen. Die Kommissionsmehrheit hat sich allerdings beim Beschlussentwurf B ebenfalls für die Fassung des Bundesrates ausgesprochen, und ich muss Sie ersuchen, hier wie die Kommissionsmehrheit an der Fassung des Bundesrates festzuhalten. Es wäre ja möglich, dass Sie analog dem Nationalrat feststellen, dass Sie vorhin einen Fehlentscheid getroffen haben. Sie haben nun die Möglichkeit, beim Beschlussentwurf B diese Korrektur vorzunehmen und doch für die Mehrheit zu stimmen statt für die Minderheit. In diesem Sinne ersuche ich Sie, für die Kommissionsmehrheit zu votieren.

Büttiker, Sprecher der Minderheit: Ich habe die Begründung bereits geliefert. Es bleibt bei der gleichen Begründung wie bei der Vorlage A. Im Sinne der Kohärenz und der Glaubwürdigkeit müssen wir, Herr Küchler, bei beiden Vorlagen das gleiche Entscheidungssystem anwenden. Es wäre nicht einsichtig, wenn man bei einer Vorlage mit Referendum und bei der anderen ohne Referendum operieren würde. Der Rat hat mit deutlicher Mehrheit für das Referendum votiert. Es wäre nicht logisch, Herr Bundespräsident, wenn man an einem Sonntag mit Libero und an einem anderen Sonntag ohne Libero spielen würde.

Bundespräsident Ogi: Es werden offensichtlich Punkte verteilt. Es geht hier um drei Cafés crème. Die Minderheit Büttiker will für eine Anpassung das Referendum vorsehen, und zwar ein fakultatives Referendum. Wir können davon ausgehen, dass auch die Vignette zu 40 Franken einmal der Teuerung angepasst werden muss, um all das bezahlen zu können, was Herr Büttiker in bezug auf «Bahn 2000» zwischen Mattstetten und Rothrist fordern wird, was Herr Loretan in bezug auf Lärmschutz- und Umweltschutzmassnahmen fordern wird.

Der Bundesrat muss also zu einem gewissen Zeitpunkt Anpassungen vornehmen können. In einem solchen Fall geht es darum, dass der Bundesrat wohl wartet, bis er den Betrag um 10 Franken anheben kann. Der Bundesrat muss so gescheit sein und sich sagen, dass er für 5 Franken nicht eine Volksabstimmung riskieren will. Also wird er zuwarten, bis er eine Erhöhung um 10 Franken vornehmen muss. Doch über 10 Franken abzustimmen, ist eine fragwürdige Angelegenheit. Da wird wieder viel Geld verlorengehen. Es ist eine unmögliche Angelegenheit.

Ich wiederhole meine Frage: Ist es verhältnismässig, für eine solche Erhöhung ein fakultatives Referendum vorzusehen, wohlwissend, dass gewisse Kreise das Referendum benutzen werden, um Stimmungsmache zu betreiben? Das ist nicht geschickt und entspricht nicht dem, was Sie vom Bundesrat fordern, nämlich: er solle handeln, er solle führen, er solle rationalisieren, er solle effizienter werden usw.

Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir möglicherweise wegen 10 Franken – drei Cafés crème – eine Volksabstimmung werden durchführen müssen. Das ist keine Verweigerung der Demokratie. Das wird die Unzufriedenheit noch schüren.

Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen und dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zu folgen. Wir sollten keinen referendumpflichtigen Bundesbeschluss vorsehen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire
Für den Antrag der Minderheit

16 Stimmen
14 Stimmen

Definitiv – Définitivement
Für den Antrag der Minderheit

17 Stimmen
16 Stimmen

Abs. 2–4 – Al. 2–4

Küchler, Berichterstatter: Bei Absatz 2 von Artikel 36quinquies von Beschlussentwurf B handelt es sich um bisheriges Recht, es sind keine weiteren Bemerkungen zu machen.

Bei Absatz 3 von Artikel 36quinquies von Beschlussentwurf B handelt es sich ebenfalls um die gleiche Materie, wie wir sie in Artikel 20 Absatz 6 von Beschlussentwurf A behandelt haben. Es ist also wiederum die Zweckbindung, die geregelt wird.

Neu in Absatz 4 ist der zweite Satz, der die Gesetzeskompetenz begründet, die Nationalstrassenabgabe auf weitere Fahrzeugkategorien auszudehnen. Dies dürfte dann zum Zuge kommen, wenn die spätere, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Übereinstimmung mit der EG-Regelung erst ab einem Gesamtgewicht von 12 Tonnen erhoben würde. Die in einem solchen Fall von der Schwerverkehrsabgabe befreiten Fahrzeuge könnten dann aufgrund dieser Kompetenz künftig der Nationalstrassenabgabe unterstellt werden.

Angenommen – Adopté

Abs. 5 – Al. 5

Küchler, Berichterstatter: Bei Absatz 5 geht es wiederum um die Frage der Befristung des Beschlussentwurfs. Hier, meine ich, können wir ohne weiteres eine andere Regelung treffen als beim Beschlussentwurf A; beim Beschlussentwurf A geht es um Schwerverkehrsabgaben, und hier geht es um die Vignette.

Die Kommissionsmehrheit hat sich gegen eine Befristung der Vignette ausgesprochen. Auch der Nationalrat hat keine Befristung vorgenommen. Entsprechende Anträge im Nationalrat wurden sogar zurückgezogen, denn die Vignette, diese Autobahnbenutzungs-Abgabe, hat sich gut eingespielt. Die heute noch geltende Befristung wurde bei der Einführung nur deswegen vorgenommen, weil wir Neuland betreten haben. Aber nun, nach zehn Jahren, können wir feststellen: Die Vignette hat sich bewährt.

Auch die EG diskutiert nun im Ministerrat seit längerem über die Einführung der Vignette, und die Bundesrepublik Deutschland – das habe ich Ihnen im Eintreten gesagt – hat ebenfalls auf 1994 die Einführung der Vignette beschlossen. Wir haben es hier also mit einem bewährten Instrumentarium zu tun, das nun keine Befristung mehr benötigt. Deshalb hat Ihnen die Kommissionsmehrheit vorgeschlagen, auf diese Befristung zu verzichten.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

M. Cavadini Jean, porte-parole de la minorité: Je ne vais pas développer longuement la nécessité de suivre la minorité puisque l'ensemble de l'argumentation a été développé lors de la discussion sur l'arrêté fédéral A et que la décision que vous avez prise concernant ce premier arrêté me paraît entraîner une décision parallèle à propos du deuxième. C'est la raison pour laquelle je renonce à développer plus longuement cet amendement, n'ayant pas d'arguments nouveaux à apporter qui n'aient été déjà lancés dans le débat. Le parallélisme maintenant s'impose avec plus de vigueur encore qu'auparavant puisqu'il y avait une différence d'approche dans les deux arrê-

tés. Cette différence doit s'effacer et il convient d'inscrire la limitation dans le temps de la portée de cet arrêté. C'est la raison pour laquelle je vous demande de suivre la proposition de la minorité qui préconise de laisser en vigueur cet arrêté au plus tard jusqu'au 31 décembre 2004.

Bundespräsident Ogi: Die Minderheit Cavadini Jean möchte, dass die Autobahnvignette nur bis Ende des Jahres 2004 erhoben werden darf. Sie haben den Antrag Bühler Robert abgelehnt, was den Beschlussentwurf A betrifft.

Nun möchte ich Sie fragen: Heisst das, dass wir ab dem Jahre 2005 überhaupt keine Autobahnvignette mehr haben dürfen? Oder heisst das, dass wir ab dem Jahre 2005 ein neues System für Autobahngebühren einführen müssen? Das ist die zentrale Frage. Da Sie schon den Antrag Bühler Robert abgelehnt haben, ist es sinnvoll, wenn Sie nun auch diesen Antrag ablehnen. Ich bin zudem überzeugt davon, dass wir in Zukunft nicht auf Autobahngebühren verzichten können. Die anderen führen sie ein; wir wollen diese Abgabe nicht weiterführen.

Ich muss Sie nochmals fragen: Wer soll das alles bezahlen? Ich bin sehr gespannt, welche Anträge diesbezüglich eingereicht werden. Europaweit läuft die Entwicklung auch in Richtung Autobahngebühren, Maut oder Vignetten. Man wird sich im Ausland fragen, in welche Richtung sich die Schweiz jetzt bewegen wird.

Zurzeit ist noch kein Harmonisierungsbedarf festzustellen. Die EG konzentriert sich in erster Linie auf eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für den Schwerverkehr. Aus diesem Grunde schlägt Ihnen der Bundesrat vor, nur für die Schwerverkehrsabgabe eine EG-kompatible Neuerung einzuführen.

Bei der Autobahnvignette wissen wir noch nicht, wie die künftigen EG-Pläne aussehen werden. Es ist noch nicht absehbar, wann sich die Schweiz auf ein solches EG-System vorbereiten muss. Es wäre aus diesem Grunde völlig falsch, die Autobahnvignette einfach bis zum Jahr 2004 zu befristen, ohne zu wissen, was dann gemacht werden muss.

Für den Fall der Fälle ist ja trotzdem vorgesorgt. In Absatz 4 erlaubt eine Regelung, die Nationalstrassenabgabe auf dem Weg der Gesetzgebung jederzeit ganz oder teilweise aufzuheben. Ich möchte Sie bitten, diesen Absatz zu beachten und dem Bundesrat das Vertrauen zu schenken, dass er auf die Autobahnvignette verzichtet, wenn es nötig ist.

Ich möchte Sie bitten, eine flexible Regelung vorzusehen und nicht einer starren Befristung zuzustimmen. Ich bitte Sie, der Mehrheit Ihrer Kommission, dem Nationalrat und dem Bundesrat zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	20 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	12 Stimmen

Art. 18 Abs. 3, Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 18 al. 3, ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamt abstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	29 Stimmen (Einstimmigkeit)
---------------------------	--------------------------------

C. Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

C. Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Antrag der Kommission

Mehrheit
Eintreten

Minderheit

(Loretan, Bisig, Büttiker, Rhyrier)
Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Loretan, Bisig, Büttiker, Rhyner)
Ne pas entrer en matière

Loretan, Sprecher der Minderheit: Ich möchte kurz die Gründe rekapitulieren, die zu meinem Nichteintretensantrag geführt haben, weil vielleicht nicht alle Kolleginnen und Kollegen im Saal waren, als ich im Rahmen der Eintretensdebatte gesprochen habe.

1. Wir sollten das Fuder der Strassenbenützungsabgaben nicht überladen, also nur die beiden Beschlussentwürfe A und B verabschieden und Entwurf C hinausschieben.

2. Wir sollten logischerweise den Kompetenzartikel für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe dann bringen, wenn die Zeit dafür reif ist. Dies scheint mir auch davon abzuhängen, wie rasch wir mit der EG verkehrspolitisch – in der Luft und auf der Strasse – auf dem von uns selber eingeschlagenen, bilateralen Weg vorankommen. Wollen wir, wenn wir auf den Beschlussentwurf C eintreten, erneut eine Vorleistung zu erbringen beginnen, ohne dagegen etwas einzuhandeln?

3. Verschiedene Votanten haben den Finger auf einen wunden Punkt gelegt: Wir dürfen die steuerpolitische Konfusion nicht noch vergrössern, sondern müssen sie, im Gegenteil, abbauen. Also eines nach dem anderen: zunächst die Mehrwertsteuer ohne «Beigemüse», dann die Verlängerung der geltenden Strassenbenützungsabgaben, Beschlussentwürfe A und B, und schliesslich einmal Atem holen, die Lage neu beurteilen und dann, allenfalls koordiniert mit anderen Abgaben im Umwelt- und Energiebereich, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – wenn auch endlich einmal klar definiert werden kann, was überhaupt ungedeckte Kosten gemäss der nicht lupenrein feststehenden Strassenrechnung sind.

Wir kaufen mit Absatz 2 des neuen Artikels 36quater BV etwas ein, das niemand genau kennt. Das ist ein weiterer Grund, warum ich der Meinung bin, dass wir heute vorläufig nein sagen sollten – im Interesse der Annahme der Bundesbeschlüsse A und B durch Volk und Stände.

Ich bitte Sie, meinem Nichteintretensantrag zu Beschlussentwurf C zuzustimmen.

Küchler, Berichterstatter: Nachdem Kollege Loretan nochmals kurz rekapituliert hat, sehe ich mich im Namen und im Auftrag der Kommission ebenfalls veranlasst, nochmals kurz die Gründe darzulegen, weshalb man auf den Beschlussentwurf C eintreten muss.

Ich habe ausgeführt, dieser Entwurf stelle einen Eckpfeiler unserer künftigen Verkehrspolitik dar, die im Ausland Beachtung gefunden habe und die von unserem Verkehrsminister nachhaltig und optimal vertreten werde.

Mit diesem Beschlussentwurf können wir rechtzeitig eine Verfassungsgrundlage schaffen und einen Zeitvorsprung erzielen, damit wir – sobald die EG ihren Entscheid bezüglich Ausgestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgaben getroffen hat – ebenfalls mithalten und die nachgelagerte Gesetzgebung ausarbeiten können. Entgegen vorgetragener Befürchtungen wird also nicht «Gesetz auf Vorrat» geschaffen, sondern dieses Gesetz wird von uns, vom Parlament, verabschiedet werden müssen. Auch die Volksrechte bleiben gewahrt.

Wenn wir auf den Beschlussentwurf C nicht eintreten, würden wir ein falsches Zeichen setzen. Wir würden uns im Ausland in bezug auf die Verkehrspolitik geradezu unglaubwürdig machen. Es würde in dem Sinne falsch verstanden, dass im Ausland der Eindruck eritstände, wir Schweizer seien gegen die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Ich ersuche Sie deshalb, aus internationalem Gesichtspunkt, unbedingt auf den Beschlussentwurf C einzutreten.

Bundespräsident **Ogi**: Die Ausgangslage ist ganz einfach; es geht hier darum: Wollen Sie dem Bundesrat die Kompetenz geben, dass er eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vorbereiten kann, oder wollen Sie das nicht? Das ist die Ausgangslage.

Es handelt sich hier um einen Kompetenzartikel, und Kompetenzübertragung ist auch mit etwas Vertrauen verbunden. Das Vertrauen in den Bundesrat wird gerechtfertigt, indem wir Ihnen dann auch etwas vorlegen werden.

Mit diesem Kompetenzartikel unterstreichen wir den Willen, die Bereitschaft, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – wenn sie kommt – möglichst europaverträglich auszugestalten und auch einzuführen. Dieser Kompetenzartikel – haben Sie doch keine Angst, Herr Loretan! – muss ja von Volk und Ständen noch angenommen werden.

Es geht also darum: Wollen Sie, dass der Bundesrat handelt, führt – gouverner, c'est prévoir! –, also etwas vorbereitet, zu dem Sie dann immer noch nein sagen können? Wenn sie ja sagen würden, müsste noch das Bundesgesetz konkretisiert werden; dieses Bundesgesetz würde dem fakultativen Referendum unterstehen.

Ich würde Sie nicht begreifen, wenn Sie diesem Kompetenzartikel nicht zustimmen würden, zu dem Sie noch mehrmals Stellung nehmen können, den Sie noch modellieren und ausgestalten können, wie Sie das für richtig erachten – wenn Sie diesem Handlungsbedarf, der doch gegeben ist (flankierende Massnahmen haben Sie vom Bundesrat verlangt), nicht zustimmen würden. Wir würden dann wiederum kostbare Zeit verlieren, und wir könnten die flankierenden Massnahmen, die praktisch alle Fraktionen vom Bundesrat verlangt haben, nicht umsetzen. Auch die Kostenwahrheit wäre dann in Frage gestellt: die Kostenwahrheit, die auch dieser Rat immer wieder gefordert hat.

Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass auch in Luzern (Umweltministerkonferenz!) vielleicht etwas passiert; ich weiss nicht, was, ich habe keine Ahnung. Aber wir sollten uns vorbereiten; wir sollten dem Bundesrat die Möglichkeit geben, dass er in diesen Fragen vorangehen kann, dass er seine Position, die er sich in Europa in der Verkehrspolitik erkämpft hat, nicht aufgeben muss, dass er nicht gebremst wird.

Ich möchte Sie dringend bitten, dem Nichteintretensantrag der Minderheit Loretan nicht zuzustimmen und auch hier der Mehrheit der Kommission, dem Bundesrat und dem Nationalrat zu folgen. Es ist ein verkehrspolitisch gesehen sehr entscheidender Schritt und für Sie die Stunde der Wahrheit.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	23 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	10 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I Introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 36quater

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Küchler, Berichterstatter: Im Titel des Beschlussentwurfes C sowie in Absatz 1 von Artikel 36quater BV hat der Nationalrat eine Ergänzung vorgenommen. Diese Ergänzung gibt eigentlich die Stossrichtung des Beschlussentwurfes wieder. Er ver-

deutlich die Stossrichtung in dem Sinne, dass die Schwerverkehrsabgabe künftig entweder leistungs- oder verbrauchsabhängig sein kann. Man sucht nach einer einheitlichen Lösung in Europa, in der EG, wie dies heute wiederholt dargelegt wurde. Dies drängt sich mit zunehmender Internationalisierung der Transporte unter allen Umständen auf. Die detaillierte Ausgestaltung dieser Abgabe hat aber auf dem späteren Gesetzgebungsweg zu erfolgen.

In Absatz 2 wird das Prinzip der Kostendeckung verankert und ebenfalls die Zweckbindung festgehalten. Im Unterschied zum Treibstoffzollartikel wird in Absatz 3 der Gesetzgeber ausdrücklich verpflichtet, bei der Bemessung der kantonalen Anteile «die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen».

Die Kommission hat keine Änderungen vorgenommen, sondern hat den Artikel 36quater gemäss Beschluss des Nationalrates übernommen und diesem zugestimmt.

Jagmetti: Darf ich bei dieser Gelegenheit als Nichtkommissionsmitglied einen Wunsch an den Bundesrat richten?

Wenn wir eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einführen, besteht natürlich die Gefahr, dass man in eine Untermotorisierung der Lastwagen ausweicht. Es wäre für unser Transitland ausserordentlich schlecht, wenn geschlichen würde oder mit dem Motor auf dem letzten Zacken und einer Rauchwolke den Gotthard hinaufgefahren würde; damit ist uns nicht gedient.

Ich wäre froh, wenn sich der Bundesrat in den Verhandlungen auf internationaler Ebene dafür einsetzen könnte, dass ein ausreichendes Verhältnis zwischen Leistung und Gewicht des Fahrzeuges vorhanden ist, wie wir das in der Schweiz kennen, und dass dies durchgesetzt wird, damit die Nachteile, die mit einer Untermotorisierung verbunden sind, behoben sind.

Angenommen – Adopté

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 Entwurfes

21 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

92.012

**Strassenbenützungsabgaben.
Verlängerung und Neugestaltung
Redevances sur l'utilisation des routes.
Prorogation et refonte**

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 261 hiavor – Voir page 261 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 1. Juni 1993
Décision du Conseil national du 1er juin 1993

**A. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwer-
verkehrsabgabe**

A. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

Ziff. II Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

**B. Bundesbeschluss über die Weiterführung der National-
strassenabgabe**

B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Ziff. II Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Küchler, Berichterstatter: Der Ständerat hat am 28. April 1993 die Vorlage über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenverkehrsabgaben, d. h. den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe sowie den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe, als Zweitrat beraten. Bei den materiellen Differenzen hat sich der Nationalrat uns inzwischen, nämlich am 1. Juni 1993, angeschlossen, so dass die Vorlage an und für sich als bereinigt gelten könnte.

Auf Ersuchen des Herrn Departementsvorstehers geht es heute nun zusätzlich um eine formelle Bereinigung der sogenannten Inkraftsetzungsbestimmungen in den beiden Beschlüssen (Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe und der Nationalstrassenabgabe).

In unserem Rat hat nämlich Herr Bundespräsident Ogi damals – auf entsprechende Interventionen hin – in Aussicht gestellt, dass die Volksabstimmung über diese Vorlage wohl erst in der ersten Hälfte des Jahres 1994 durchgeführt werde, dies aus folgenden Gründen: Erst in diesem Frühjahr sei nämlich über die Treibstoffzollerhöhung abgestimmt worden. Voraussichtlich im November 1993 werde die neue Finanzordnung zur Abstimmung gelangen. Angesichts der Häufung von Finanzvorlagen ist eine gewisse Staffelung der Abstimmungstermine deshalb unabdingbar.

Der Bundesrat muss also seines Erachtens in der Festsetzung der Abstimmungstermine über eine gewisse Flexibilität verfügen. Man geht daher davon aus, dass die Abstimmung über die Strassenbenützungsgebühren voraussichtlich erst am 12. Juni 1994 stattfinden wird. Das hat nun aber zur Folge, dass die Inkraftsetzung voraussichtlich nicht mehr auf das in den Beschlussentwürfen A und B der Vorlage unter Ziffer II Absatz 2 genannte Datum erfolgen kann. Vielmehr soll die übliche Regelung gelten, wonach Beschlüsse ihre Rechtswirkung mit Annahme der Vorlage durch Volk und Stände entfalten. Daher ist Absatz 2 von Ziffer II der Beschlussentwürfe A und B ersatzlos zu streichen.

Der Nationalrat hat dies inzwischen bereits getan. Ihre vorberatende Kommission, die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, beantragt Ihnen einstimmig, dem Nationalrat zu folgen und diese Inkraftsetzungsbestimmung zu streichen.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

92.012

**Strassenbenützungsabgaben.
Verlängerung und Neugestaltung
Redevances sur l'utilisation des routes.
Prorogation et refonte**

Siehe Seite 457 hiervor – Voir page 457 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 18. Juni 1993
Décision du Conseil national du 18 juin 1993

1. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

1. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Entwurfes

31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

2. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

2. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Entwurfes

30 Stimmen
(Einstimmigkeit)

3. Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

3. Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Entwurfes

32 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

vom 18. Juni 1993

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 27. Januar 1992¹⁾,
beschliesst:*

I

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art. 17 Abs. 5

⁵ Dieser Artikel gilt bis zum 31. Dezember 1994.

Art. 20

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.

² Diese Abgabe beträgt:

a. für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	Fr.
– von über 3,5 bis 12 Tonnen	650
– von über 12 bis 16 Tonnen	2000
– von über 16 bis 22 Tonnen	3000
– von über 22 Tonnen	4000
b. für Anhänger	
– von über 3,5 bis 8 Tonnen	650
– von über 8 bis 10 Tonnen	1500
– von über 10 Tonnen	2000
c. für Gesellschaftswagen	650

³ Die Abgabesätze können mit einem allgemeinverbindlichen, dem fakultativen Referendum unterstellten Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

⁴ Ausserdem kann der Bundesrat die Tarifkategorien ab 12 Tonnen nach Ab-

¹⁾ BBl 1992 II 729

satz 2 auf dem Verordnungsweg an allfällige Änderungen der Gewichtskategorien im Strassenverkehrsgesetz anpassen.

⁵ Der Bundesrat bestimmt für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr in der Schweiz im Verkehr stehen, entsprechend abgestufte Abgabesätze; er berücksichtigt den Erhebungsaufwand.

⁶ 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 treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Dadurch 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.

⁷ Der Reinertrag dieser Abgabe wird wie der Ertrag des Zollzuschlages gemäss Artikel 36^{ter} verwendet.

⁸ Auf dem Wege der Gesetzgebung kann ganz oder teilweise auf diese Abgabe verzichtet werden.

⁹ Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Nationalrat, 18. Juni 1993
Der Präsident: Schmidhalter
Der Protokollführer: Anliker

Ständerat, 18. Juni 1993
Der Präsident: Piller
Der Sekretär: Lanz

Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

vom 18. Juni 1993

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 27. Januar 1992¹⁾,
beschliesst:*

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 36^{quinquies}

¹ Der Bund erhebt für die Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem allgemeinverbindlichen, dem fakultativen Referendum unterstellten Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

² Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Dadurch 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.

³ Der Reinertrag dieser Abgabe wird wie der Ertrag des Zollzuschlages gemäss Artikel 36^{ter} verwendet.

⁴ Auf dem Wege der Gesetzgebung kann ganz oder teilweise auf diese Abgabe verzichtet werden. Ebenso kann die Abgabe auf weitere Fahrzeugkategorien, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen, ausgedehnt werden.

⁵ Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995.

¹⁾ BBl 1992 II 729

Übergangsbestimmung

Art. 18 Abs. 3

1 Dieser Artikel gilt bis zum 31. Dezember 1994.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Nationalrat, 18. Juni 1993

Der Präsident: Schmidhalter

Der Protokollführer: Anliker

Ständerat, 18. Juni 1993

Der Präsident: Piller

Der Sekretär: Lanz

**Bundesbeschluss
über die Einführung einer leistungs- oder
verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe**

vom 18. Juni 1993

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 27. Januar 1992¹⁾,
beschliesst:*

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 36^{quater}

¹ Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben. Die Abgabe darf nur erhoben werden, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.

² Der Reinertrag der Abgabe darf die ungedeckten Kosten nicht übersteigen. Er ist zur Deckung von Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.

³ Die Kantone sind am Reinertrag zu beteiligen. Bei der Bemessung dieser Anteile sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Nationalrat, 18. Juni 1993
Der Präsident: Schmidhalter
Der Protokollführer: Anliker

Ständerat, 18. Juni 1993
Der Präsident: Piller
Der Sekretär: Lanz

5208

¹⁾ BBl 1992 II 729

Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

du 18 juin 1993

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 27 janvier 1992¹⁾,
arrête:

I

Les dispositions transitoires de la constitution sont modifiées comme il suit:

Art. 17, 5^e al.

⁵ Le présent article a effet jusqu'au 31 décembre 1994.

Art. 20

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 ou à l'étranger d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes.

² Cette redevance s'élève à:

	Fr.
a. pour les camions et les véhicules articulés	
– de plus de 3,5 tonnes à 12 tonnes	650
– de plus de 12 tonnes à 16 tonnes	2000
– de plus de 16 tonnes à 22 tonnes	3000
– de plus de 22 tonnes	4000
b. pour les remorques	
– de plus de 3,5 tonnes à 8 tonnes	650
– de plus de 8 tonnes à 10 tonnes	1500
– de plus de 10 tonnes	2000
c. pour les autocars	650

³ Les taux de redevance peuvent être adaptés, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral de portée générale sujet au référendum facultatif.

⁴ En outre, le Conseil fédéral peut, par voie d'ordonnance, adapter les taux de redevance applicables au-dessus de 12 tonnes, mentionnés au 2^e alinéa, en

¹⁾ FF 1992 II 725

Prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

fonction d'éventuelles modifications des catégories de poids définies dans la loi sur la circulation routière.

⁵ Pour les véhicules qui ne sont mis en circulation qu'une partie de l'année, le Conseil fédéral fixe des taux de redevance en fonction de cette durée; il prend en considération le coût de la perception.

⁶ Le Conseil fédéral règle l'exécution par voie d'ordonnance. Il peut établir pour des catégories de véhicules spéciaux les montants au sens du 2^e alinéa, exempter de la redevance certains véhicules et établir, notamment pour les déplacements dans les zones frontalières, une réglementation particulière. Celle-ci 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 perçoivent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse.

⁷ Le produit net de la redevance est utilisé comme le produit de la surtaxe en vertu de l'article 36^{ter}.

⁸ La perception de cette redevance peut être restreinte ou supprimée par une loi.

⁹ Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995; il a effet jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

II

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

Conseil national, 18 juin 1993

Le président: Schmidhalter

Le secrétaire: Anliker

Conseil des Etats, 18 juin 1993

Le président: Piller

Le secrétaire: Lanz

35005

Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

du 18 juin 1993

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 27 janvier 1992¹⁾,
arrête:*

I

La constitution est modifiée comme il suit:

Art. 36^{quinquies}

¹ La Confédération perçoit pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe une redevance annuelle de 40 francs sur les véhicules automobiles et les remorques immatriculés en Suisse ou à l'étranger dont le poids total ne dépasse pas 3,5 tonnes. Le taux de redevance peut être adapté, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral de portée générale sujet au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral règle l'exécution par voie d'ordonnance. Il peut exempter certains véhicules de la redevance et établir, notamment pour les déplacements dans les zones frontalières, une réglementation particulière. Celle-ci 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 perçoivent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse et contrôlent le respect des prescriptions par tous les véhicules.

³ Le produit net de la redevance est utilisé comme le produit de la surtaxe en vertu de l'article 36^{ter}.

⁴ La perception de cette redevance peut être restreinte ou supprimée par une loi. Cette loi pourra aussi étendre la perception de la redevance à d'autres catégories de véhicules qui ne sont pas soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds.

⁵ Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

Disposition transitoire

Art. 18, 3^e al.

³ Le présent article a effet jusqu'au 31 décembre 1994.

¹⁾ FF 1992 II 725

Prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales. A*

II

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

Conseil national, 18 juin 1993

Le président: Schmidhalter

Le secrétaire: Auliker

Conseil des Etats, 19 juin 1993

Le président: Piller

Le secrétaire: Lanz

33005

**Arrêté fédéral
concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic
des poids lourds liée, soit aux prestations,
soit à la consommation**

du 18 juin 1993

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 27 janvier 1992¹⁾,
arrête:

I

La constitution est modifiée comme il suit:

Art. 36^{quater}

¹ La Confédération peut percevoir sur le trafic des poids lourds une redevance liée, soit aux prestations, soit à la consommation. La redevance ne peut être perçue que dans la mesure où les coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic ne sont pas déjà couverts par d'autres prestations ou redevances.

² Le produit net de la redevance ne doit pas dépasser les coûts non couverts. Il sera affecté à la couverture des coûts dus au trafic routier.

³ Les cantons ont droit à une partie du produit net de la redevance. Lors de la fixation de leur quote-part, il sera tenu compte des répercussions particulières de la redevance sur les régions de montagne et sur les régions périphériques.

II

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

Conseil national, 18 juin 1993

Le président: Schmidhalter

Le secrétaire: Anliker

Conseil des Etats, 18 juin 1993

Le président: Piller

Le secrétaire: Lanz

35005

¹⁾ FF 1992 II 725