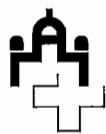


Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Dokumentationszentrale

3003 Bern

Tel. 031 322 97 44

Fax 031 322 82 97

Verhandlungen

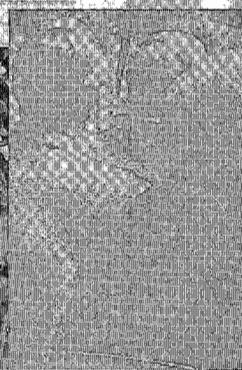
Délibérations

Deliberazioni

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Legge federale concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni



Verantwortlich für diese Ausgabe:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
Ernst Frischknecht
Tel. 031 / 322 97 31

Responsable de cette édition:

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

Bezug durch:

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

S'obtient aux:

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031 / 322 97 44
Fax 031 / 322 82 97

Inhaltsverzeichnis / Table des matières

Seite - Page

1.	Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations		I
2.	Rednerlisten - Listes des orateurs		III
3.	Zusammenfassung der Verhandlungen Condensé des délibérations		V VII
4.	Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils		
	Ständerat - Conseil des Etats	10.06.1997	1
		11.06.1997	15
	Nationalrat - Conseil national	09.10.1997	33
	Ständerat - Conseil des Etats	08.12.1997	79
	Nationalrat - Conseil national	10.12.1997	90
	Schlussabstimmungen / Votations finales		
	Ständerat - Conseil des Etats	19.12.1997	95
	Nationalrat - Conseil national	19.12.1997	96
5.	Bundesgesetz vom Loi fédérale du Legge federale del	19.12.1997 19.12.1997 19.12.1997	99 103 107

1. Uebersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

× 250/96.077 s Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Bundesgesetz

Botschaft und Gesetzesentwurf vom 11. September 1996 zu einem Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (BBl 1996 V, 521)

NR/SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabe, SVAG)

11.06.1997 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

09.10.1997 Nationalrat. Abweichend.

08.12.1997 Ständerat. Abweichend.

10.12.1997 Nationalrat. Zustimmung.

19.12.1997 Ständerat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

19.12.1997 Nationalrat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt 1997 IV, 1614; Ablauf der Referendumsfrist: 10. April 1998

× 250/96.077 é Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Loi fédérale

Message du 11 septembre 1996 relatif à une loi fédérale concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (FF 1996 IV, 505)

CN/CE Commission des transports et des télécommunications

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL)

11.06.1997 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

09.10.1997 Conseil national. Divergences.

08.12.1997 Conseil des Etats. Divergences.

10.12.1997 Conseil national. Adhésion.

19.12.1997 Conseil des Etats. La loi est adoptée en votation finale.

19.12.1997 Conseil national. La loi est adoptée en votation finale.

Feuille fédérale 1997 IV, 1414; délai référendaire: 10 avril 1998

2. Rednerliste - Liste des orateurs

Nationalrat - Conseil national

Béguelin (S/VD)	43, 50, 92
Bezzola (R/GR)	42, 56, 91, 92, 97
Binder (V/ZH)	48, 56, 68
Blocher (V/ZH)	97
Burgener (S/VS)	48, 68
Caccia (C/TI), rapporteur	33, 44, 52, 60, 64, 67, 70, 74, 76, 92
Cavadini Adriano (R/TI)	35
Christen (R/VD)	39, 59, 69
Columberg (C/GR)	37, 38, 49, 51, 57, 64, 90, 96
Fischer-Seengen (R/AG)	46, 50, 63, 90
Friderici (L/VD)	35, 38, 43, 51, 53, 58, 69, 76, 97
Giezendanner (V/AG)	41, 42, 43, 47, 53, 54, 56, 66, 70, 91, 92
Gusset (F/TG)	39, 47
Hämmerle (S/GR)	42, 43, 51, 58, 90, 97
Hasler (V/AG)	55, 65
Hegetschweiler (R/ZH)	39, 53, 54
Herczog (S/ZH), Berichterstatter	34, 45, 49, 60, 64, 66, 69, 74, 93
Hollenstein (G/SG)	38, 39, 55, 72, 92, 98
Hubacher (S/BS)	64
Leuenberger Moritz, Bundesrat	46, 47, 49, 52, 60, 65, 66, 67, 69, 70, 75, 76, 77, 93
Marti Werner (S/GL)	54, 55, 65, 66, 73
Scherrer Jürg (F/BE)	35, 44, 46, 56, 69, 97
Scheurer Rémy (L/NE)	72, 73
Schmid Odilo (C/VS)	73
Seiler Hanspeter (V/BE)	51, 66
Steinemann (F/SG)	40
Theiler (R/LU)	55
Vetterli (V/ZH)	40, 41, 49, 59, 71, 74
Vogel (R/NE)	72
Zwygart (U/BE)	43, 44, 57

Ständerat - Conseil des Etats

Beerli (R/BE)	23, 87
Bisig (R/SZ)	5, 23, 29, 30, 79, 84
Bloetzer (C/VS)	13, 31
Cavadini Jean (L/NE)	3
Danloth (C/UR)	10, 25, 30, 80, 86
Gentil (S/JU)	9, 21
Inderkum (C/UR)	12, 31
Küchler (C/OW)	4, 19, 27, 84
Leuenberger Moritz, Bundesrat	15, 26, 27, 28, 30, 32, 80, 81, 82, 88
Leumann (R/LU)	24
Loretan (R/AG), Berichterstatter	1, 13, 17, 18, 19, 25, 28, 29, 30, 31, 32, 79, 80, 81, 82, 83, 87, 89
Maissen (C/GR)	7, 21, 85
Marty Dick (R/TI)	12, 82
Onken (S/TG)	8, 28, 86
Reimann (V/AG)	13
Rochat (L/VD)	11
Schmid Carlo (C/AI)	24, 27, 31, 81
Spoerry (R/ZH)	87
Uhlmann (V/TG)	11

96.077 **Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Bundesgesetz** **Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Loi** **fédérale**

Botschaft: 11.09.1996 (BBI V 521 / FF V 505)

Ausgangslage

Am 20. Februar 1994 haben Volk und Stände den neuen Verfassungsartikel 36quater über die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) angenommen (siehe Legislaturrückblick 1991-95, S. 218f). Dieser Artikel erteilt dem Bund die Kompetenz, auf dem Gesetzesweg eine LSVA einzuführen.

Mit der Einführung der Abgabe sind mehrere Neuerungen verbunden. Gegenüber der bis anhin erhobenen pauschalen Schwerverkehrsabgabe wird ein gerechteres Erfassungssystem verwirklicht, welches auf die tatsächlich gefahrenen Kilometer abstellt und damit besser dem Verursacherprinzip entspricht. Neu sollen bisher ungedeckte Kosten angelastet werden, so insbesondere die externen Unfall- und Umweltkosten des Schwerverkehrs.

Verkehrspolitisch ist die Vorlage ein wesentliches Element für die Umlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit marktwirtschaftlichen Mitteln. Die neue Abgabe trägt zur Finanzierung der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs in den nächsten 20 Jahren bei. Der Bundesrat hat deshalb bereits in der Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs den befristeten Beizug von höchstens zwei Dritteln des Ertrages der LSVA für diese Vorhaben vorgeschlagen. Ein Drittel der Einnahmen soll an die Kantone verteilt werden. Damit sollen die Wegekosten und externe Kosten des Schwerverkehrs gedeckt werden. Die neue Abgabe soll schrittweise eingeführt werden.

Auch in unseren Nachbarländern werden Strassenbenutzungsgebühren verlangt. So belaufen sich die Kosten für die Durchquerung der Alpen in Frankreich und Oesterreich für die schwersten Fahrzeuge auf umgerechnet 200 bis über 300 Franken je Fahrt. Für die Durchquerung der Schweizer Alpen muss dagegen bisher nur eine Abgabe von 25 Franken bezahlt werden. Das führt dazu, dass ein Teil der Fahrzeuge mit einem Gewicht bis zu 28 Tonnen den kostengünstigeren Weg durch die Schweiz wählt. Bei einer Angleichung der Gewichtslimite an diejenige der EU muss die Schweiz im eigenen Interesse dafür sorgen, dass die Vorteile der heutigen Gewichtslimite durch andere Instrumente erhalten bleiben oder verbessert werden. Die neue Abgabe ist ein wichtiges Element, um die unerwünschten Auswirkungen von Erhöhungen der Gewichtslimite abzufedern. Ueberdies hat der Souverän am 20. Februar 1994 den Alpenschutzartikel 36sexies in die Bundesverfassung aufgenommen. Die LSVA ist ein wesentliches Element bei der Umsetzung dieses Verfassungsauftrags.

Damit der Bundesrat über die auch ausserpolitisch erforderliche Flexibilität verfügt, soll ihm die Kompetenz erteilt werden, die allfälligen Anpassungen bei der Gewichtslimite durch adäquate Abgabesätze bei der neuen Abgabe zu kompensieren. Ausserdem soll der Bundesrat im Gesetz ermächtigt werden, die technischen Einzelheiten des Erfassungssystems für die neue Abgabe auf Verordnungs-Stufe näher zu bestimmen. Damit wird die technische Entwicklung, die sich noch im Fluss befindet, berücksichtigt.

Verhandlungen

SR	10./11.06.1997	AB 533
NR	09.10.1997	AB 2104
SR	08.12.1997	AB 1127
NR	10.12.1997	AB 2565
SR / NR	19.12.1997	Schlussabstimmungen (120:46 / 22:14)

Nach der Eintretensdebatte lehnte der **Ständerat** zuerst einen Rückweisungsantrag von Cavadini (L, NE) mit 30 zu 9 Stimmen ab. Gemäss diesem Antrag hätte der Bundesrat das Geschäft nach Abschluss der bilateralen Verhandlungen mit der EU neu prüfen sollen.

In der Detailberatung folgte die kleine Kammer bei der Ansetzung der Höchst- und Tiefstsätze der LSVA Bundesrat und Kommissionsmehrheit nicht. Mit 23 zu 19 Stimmen setzte sich der Antrag einer Kommissionsminderheit unter Führung von Maissen (C, GR) durch, den Maximalsatz von 3 auf 2,5 und den Minimalsatz von 1,6 auf 0,6 Rappen pro Tonnenkilometer herabzusetzen. Unterstützung fand dieser Antrag von Seiten der SVP und von CVP- und FDP-Vertretern aus Rand- und Bergregionen. Der Kompromissantrag von Beerli (R, BE), den unteren Satz auf 0,6 zu senken, den oberen aber auf 3 Rappen zu belassen, wurde abgelehnt.

Im **Nationalrat** wurden ein Rückweisungsantrag von Seiten der Liberalen mit 141 zu 41 und ein Nichteintretensantrag von Seiten der Freiheits-Partei mit 158 zu 26 Stimmen abgelehnt.

In der Detailberatung lehnte der Rat beim entscheidenden Artikel 8 über die Höchst- und Tiefstsätze zuerst einen Antrag von Giezendanner (V, AG) mit 135 zu 45 Stimmen ab, der den vom Bundesrat geforderten Höchstsatz von 3 auf 1,3 Rappen pro Tonnenkilometer reduzieren wollte. Deutlich abgelehnt wurden auch Anträge von Grünen und Sozialdemokraten, den Höchstsatz auf 6 bzw. auf 4 Rappen anzusetzen. Angenommen wurde schliesslich der Kompromissantrag von Bezzola (R, GR) der für 40-Töner einen Höchstsatz von 3 und für weniger als 28 Tonnen schwere Camions einen von 2,5 Rappen vorsieht. Mit 117 zu 68 Stimmen gab der Nationalrat diesem differenzierten Höchstsatz den Vorzug gegenüber dem vom Ständerat für alle Gewichtsklassen beschlossenen Höchstsatz von 2,5 Rappen je Tonnenkilometer. Mit 82 zu 67 Stimmen beschloss der Rat, dass der Bundesrat die Möglichkeit haben soll, die LSVA der Teuerung anzupassen. In der Gesamtabstimmung wurde das Gesetz mit 111 zu 33 Stimmen genehmigt.

Bei der Differenzbereinigung befürwortete die **Kleine Kammer** mit 23 zu 12 Stimmen einen Antrag von Beerli (R, BE). Demnach soll der Bundesrat die Möglichkeit haben, 40-Töner flexibel mit höchstens 3 Rappen pro Tonnenkilometer zu belasten. Er kann zudem diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um maximal einen Fünftel reduzieren - also auf 2,4 Rappen pro Tonne. Diese Lösung soll der Regierung im Rahmen der bilateralen Verhandlungen die die nötige Flexibilität lassen. Eine zweite - verschärfende - Differenz zum Nationalrat schuf der Ständerat bezüglich einer Ausnahmeregelung. Der Nationalrat wollte die Fahrzeuge, die im Kombinierten Verkehr Wechselbehälter von und zu Bahnterminals transportieren, vollständig von der LSVA befreien. Der Ständerat strich diese Formulierung. Er überlässt es damit dem Bundesrat, „bestimmte Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise zu befreien“.

Der **Nationalrat** schwenkte schliesslich mit 105 gegen 65 auf die vom Ständerat beschlossene flexible Abgabe ein. Der Satz muss dabei mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer betragen. Bei einer generellen Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen kann der Bundesrat den Tarif auf höchstens 3 Rappen pro Tonne und Kilometer festsetzen.

Dem Ständerat folgend soll es keine gesetzlich verankerte Ausnahme für Container-Lastwagen geben, die zum nächstgelegenen Terminal fahren. Ein entsprechender Antrag von Fischer (R, AG), der an dieser Privilegierung des Kombinierten Verkehrs festhalten wollte, wurde mit 100 gegen 62 Stimmen abgelehnt. Bundesrat Leuenberger stellte eine differenzierte Befreiung des Kombi-Verkehrs auf dem Verordnungsweg in Aussicht.

In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage im Nationalrat mit 120 zu 46 und im Ständerat mit 22 zu 14 Stimmen angenommen.

96.077 **Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Loi fédérale** **Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Bundesgesetz**

Message: 11.09.1996 (FF V 505 / BBI V 521)

Situation initiale

Le 20 février 1994, le peuple et les cantons ont approuvé le nouvel article constitutionnel 36^{quater} relatif à une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation (RPLP). Cet article accorde à la Confédération la compétence d'instaurer une telle redevance par voie législative.

La perception de la redevance apporte plusieurs nouveautés. En effet, par rapport à la taxe actuelle, on crée un système de perception plus équitable puisqu'il repose sur les kilomètres effectivement parcourus, ce qui correspond d'ailleurs mieux au principe de causalité. De plus, on met en compte les coûts non couverts du trafic des poids lourds; il s'agit notamment des coûts externes en rapport avec les accidents et avec les atteintes à l'environnement.

La perception de la redevance sera aussi une contribution au financement des projets d'infrastructure des transports publics au cours des deux prochaines décennies. Voilà pourquoi le Conseil fédéral a déjà, dans son message sur la construction et le financement de cette infrastructure, prévu d'allouer à ces projets au maximum deux tiers du produit d'une redevance liée soit aux prestations, soit à la consommation du trafic des poids lourds, mais pour une durée limitée. Le dernier tiers des produits devrait être attribué aux cantons pour couvrir les coûts d'infrastructure et les coûts externes du trafic des poids lourds.

Les pays qui nous entourent perçoivent aussi des redevances pour l'utilisation des routes. C'est ainsi que les coûts de la traversée des Alpes en France et en Autriche pour les véhicules les plus lourds se situent entre 200 et plus de 300 francs suisses le trajet. Jusqu'ici, on ne percevait pour la traversée des Alpes suisses qu'une redevance de 25 francs. Il en résulte qu'une partie des véhicules d'un poids total inférieur à 28 t emprunte le chemin le moins cher à travers la Suisse.

Si la Suisse devait, dans le cadre des négociations bilatérales, s'écarter de la limite de 28 t pour s'approcher des normes qui prévalent dans l'Union européenne (UE), elle le ferait néanmoins, dans son propre intérêt, en mettant en oeuvre des instruments spécifiques qui ont un effet identique, si ce n'est meilleur. Ainsi, la redevance permettra d'amortir dans une mesure non négligeable les retombées néfastes d'un relèvement du poids maximal. Le souverain ayant, le 20 février 1994, accepté l'article constitutionnel 36^{sexies} sur la protection des Alpes, la redevance est un moyen important pour atteindre l'objectif. Afin que le Conseil fédéral puisse disposer dans ce contexte de la souplesse requise en matière de politique extérieure, il devrait avoir la compétence d'adapter le taux de la redevance en fonction du relèvement du poids maximal. La loi devrait aussi l'autoriser à définir dans l'ordonnance les détails techniques de la saisie des prestations. C'est la seule façon de pouvoir appliquer au fur et à mesure les progrès techniques.

Délibérations

CE	10/11.06.1997	BO 533
CN	09.10.1997	BO 2104
CE	08.12.1997	BO 1127
CN	10.12.1997	BO 2565
CE / CN	19.12.1997	Votations finales (120:46 / 22:14)

A la suite du débat d'entrée en matière, le **Conseil des Etats** a tout d'abord repoussé, par 30 voix contre 9, une proposition de renvoi Cavadini (L, NE) demandant que le Conseil fédéral réexamine cet objet après la clôture des négociations bilatérales avec l'UE.

Lors de la discussion par articles, la Chambre des cantons n'a pas suivi les avis du Conseil fédéral et de la majorité de sa commission en ce qui concerne la fourchette des taux RPLP. Une proposition d'une minorité de la commission, menée par Theo Maissen (C, GR), visant à ramener le taux maximal de 3 à 2,5 centimes et le taux minimal de 1,6 à 0,6 centime par tonne-kilomètre, a pu s'imposer par 23 voix contre 19, ceci grâce au soutien de l'UDC ainsi que des représentants du PDC et du PRD des régions limitrophes ou de montagne. La proposition de compromis de Christine Beerli (R, BE) en faveur d'une baisse du taux minimal à 0,6 centime et du maintien du taux maximal à 3 centimes par tonne-kilomètre n'a en revanche pas trouvé grâce auprès du Conseil des Etats.

Le **Conseil national**, quant à lui, a refusé, par 141 voix contre 41, une proposition de renvoi émanant du parti libéral; il a également rejeté, par 158 voix contre 26, une proposition de non-entrée en matière déposée par le parti de la liberté.

Au cours de la discussion par articles, le Conseil national s'est tout d'abord opposé, par 135 voix contre 45, à une proposition Giezendanner (V, AG) relative à l'article 8 (Taux minimal et maximal), laquelle demandait que le taux maximum prévu par le Conseil fédéral soit réduit de 3 centimes à 1,3 centime par tonne-kilomètre. Les propositions des Verts et des socialistes visant à majorer le taux maximum à 6 centimes pour les uns et à 4 centimes pour les autres ont, elles aussi, essuyé un net refus. Le choix des conseillers nationaux s'est finalement fixé sur la proposition de compromis de Dürri Bezzola (R, GR) prévoyant un taux maximal de 3 centimes pour les 40 tonnes et de 2,5 centimes pour les poids lourds de moins de 28 tonnes. C'est par 117 voix contre 68 que le Conseil national a préféré ce taux maximum différencié au taux maximum de 2,5 centimes par tonne-kilomètre préconisé par le Conseil des Etats pour l'ensemble des catégories de tonnage. Enfin, le Conseil a décidé, par 82 voix contre 67, que le Conseil fédéral devait avoir la possibilité d'adapter la RPLP au renchérissement.

La loi a été adoptée par 111 voix contre 33 lors du vote sur l'ensemble.

Lors de l'élimination des divergences, la **Chambre haute** a approuvé, par 23 voix contre 12, une proposition Beerli (R, BE) selon laquelle le Conseil fédéral peut appliquer une taxation flexible, d'un maximum de 3 centimes par tonne-kilomètre, sur les 40 tonnes. Il est également habilité à réduire ce tarif d'un cinquième au maximum - donc jusqu'à concurrence de 2,4 centimes par tonnes - pour les véhicules d'un poids total de 28 tonnes au plus. Cette formule devrait laisser au gouvernement la flexibilité nécessaire dans le contexte des négociations bilatérales. Le Conseil des Etats s'est montré plus restrictif que le Conseil national en créant une deuxième divergence par rapport à celui-ci dans le domaine de la réglementation d'exception. Le Conseil national entendait en effet exonérer complètement de la RPLP les véhicules transportant des caisses mobiles d'un terminal ferroviaire à l'autre dans le cadre du tarif combiné. Le Conseil des Etats a biffé cette disposition, laissant ainsi toute latitude au Conseil fédéral d'exonérer partiellement ou complètement de la taxe certains véhicules remplissant des fonctions spécifiques.

Le **Conseil national** a finalement adhéré, par 105 voix contre 65, à la redevance flexible préconisée par le Conseil des Etats. Le taux de la redevance devrait ainsi varier entre 0,6 centimes et 2,5 centimes par tonne-kilomètre. En cas de hausse généralisée du poids-limite à 40 tonnes, le Conseil fédéral peut fixer le tarif correspondant à 3 centimes par tonne-kilomètre au plus.

Le Conseil national - suivant en cela l'avis du Conseil des Etats - a renoncé à inscrire dans la loi une dérogation pour les camions transportant des conteneurs. Une proposition en ce sens de Ulrich Fischer (R, AG) visant à maintenir le traitement de faveur du trafic combiné, a été rejetée par 100 voix contre 62. Moritz Leuenberger, conseiller fédéral, a évoqué la possibilité de prévoir une exonération différenciée du trafic combiné par voie d'ordonnance.

Lors du vote final, le projet a été accepté par le Conseil national par 120 voix contre 46 et par le Conseil des Etats par 22 voix contre 14.

96.077

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Bundesgesetz

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Loi fédérale

Botschaft und Gesetzentwurf vom 11. September 1996 (BBl V 521)
Message et projet de loi du 11 septembre 1996 (FF V 505)

Antrag der Kommission
Eintreten

Proposition de la commission
Entrer en matière

Antrag Cavadini Jean
Rückweisung an den Bundesrat
mit dem Auftrag, das Geschäft nach Abschluss der bilateralen Verhandlungen neu zu prüfen.

Proposition Cavadini Jean
Renvoi au Conseil fédéral
avec mandat de réexaminer l'objet après la conclusion des négociations bilatérales.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Mit der Inangriffnahme der LSVA-Vorlage als Erstrat begeben wir uns zusammen mit dem Bundesrat auf ein heikles Feld, sowohl verkehrspolitisch als auch wirtschafts- und finanzpolitisch. Dieses Feld ist im Verbund mit der zurzeit im Nationalrat hängigen Vorlage «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» (FöV), im Verbund mit der Bahnreform, mit der Alpentransitabgabe und vor allem auch im Zusammenhang mit den zurzeit stockenden bilateralen Verhandlungen mit der EU mit allerhand Fallgruben gespickt. Der Gesetzentwurf des Bundesrates basiert auf dem am 20. Februar 1994 von Volk und Ständen angenommenen Verfassungsartikel 36quater, welcher den Bund ermächtigt, auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe zu erheben, allerdings nur insofern, als dieser der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind. Bereits diese Potestativformulierung und die mit dem Reizwort «ungeddeckte Kosten» verbundene doppelte Einschränkung in der Verfassung haben in der Öffentlichkeit seit der Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zum Entwurf für ein Bundesgesetz zu sehr kontroversen Diskussionen geführt.

Der Verfassungsartikel sagt sodann klar, dass der Reinertrag der Abgabe zur Deckung von Kosten zu verwenden ist, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen. Im Rahmen der FöV-Vorlage will nun aber der Bundesrat mit einem neuen Artikel 23 der Übergangsbestimmungen zur Verfassung «höchstens zwei Drittel des Ertrags» für die Schiene umwidmen, nämlich für die Finanzierung der Eisenbahn-Grossbauvorhaben Neat, «Bahn 2000» erste und zweite Etappe, Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz und Lärmsanierung des bestehenden Eisenbahnnetzes.

Unser Rat hat in der vergangenen Wintersession dieser Absicht zugestimmt. Der vorliegende Gesetzentwurf stützt sich nicht nur auf Artikel 36quater, sondern durchgehend auch auf die noch nicht in Kraft stehende neue Übergangsbestimmung von Artikel 23 Absatz 1 der Bundesverfassung. Dies widerspricht an sich dem volkstümlichen Grundsatz, wonach das Fell des Bären nicht verteilt werden soll, bevor dieser erlegt ist. Die Umwidmung von der Strasse zur Schiene wird mancherorts wissentlich oder unwissentlich nicht verstanden oder gar aus der Diskussion ausgeblendet, wenn der Vorlage der Vor-

wurf gemacht wird, sie sei verfassungswidrig. Dieser Vorwurf ist je nach Standpunkt – de lege lata oder de lege ferenda, wenn man also die bestehende oder die künftige Verfassungsgesetzgebung ins Auge fasst – berechtigt oder nicht berechtigt. Juristen können ja immer gemächlich herumstreiten, weil in dieser Wissenschaft nichts exakt ist.

Verkehrspolitisch ist die Vorlage der Haupthebel für die Umlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit marktwirtschaftlichen Mitteln – damit ist sie auch umweltpolitisch von grosser Bedeutung. Finanzpolitisch will sie die Hauptfinanzierungsquelle für die Grossprojekte der Schieneninfrastruktur bereitstellen. Europapolitisch bildet sie die Grundlage für die Erfüllung des Wunsches respektive der Forderungen der EU im Rahmen der bilateralen Verhandlungen, vor allem auch Österreichs, den sogenannten Umwegverkehr zu übernehmen, und dies nicht auf der Strasse, sondern auf der Schiene. Schliesslich soll die neue Abgabe die bisherige pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA) ersetzen, welche längstens bis Ende 2004 erhoben werden kann. Ich komme kurz zum Ablauf der Kommissionsarbeiten. Sie sind auch in bezug auf den Antrag Cavadini Jean von Bedeutung. Ihre Kommission hat die Eintretensdebatte im Rahmen der Beratungen der FöV-Vorlage am 1. November 1996 durchgeführt. Eintreten wurde angesichts des Verfassungsauftrages und der Bedeutung, die dieser neuen Abgabe für die Finanzierung der Grossprojekte der Schieneninfrastruktur zukommt, einhellig beschlossen.

Über die Ausgestaltung der Abgabe gingen und gehen allerdings die Meinungen in der Kommission auseinander. So wurde anlässlich der Kommissionssitzung vom 21. Februar 1997 bei voller Besetzung die Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat nur sehr knapp mit 7 zu 6 Stimmen abgelehnt, dies nach einer ausgedehnten, quasi zweiten Eintretensdebatte. Am 9. und 17. April dieses Jahres fand die Detailberatung statt. Die Kommission stimmte der Vorlage zuhänden des Rates mit 6 zu 1 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu.

Die KVF liegt mit ihren Beschlüssen im wesentlichen auf der Linie des Bundesrates und ihrer seinerzeitigen Beschlüsse zur FöV-Vorlage, unter Berücksichtigung der Beschlüsse unseres Rates in der Wintersession 1996. Die Kommission hat darauf verzichtet, die Resultate der Behandlung der FöV-Vorlage im Zweirat abzuwarten, und hat erst recht darauf verzichtet, die Ergebnisse der bilateralen Verhandlungen zum Verkehrsdossier mit der EU abzuwarten. Dies ist ja die Absicht des Rückweisungsantrages Cavadini Jean. Mit der Bereitstellung der Vorlage für die laufende Session hat die Kommission der Vernetzung und der Parallelität von FöV- und LSVA-Vorlage Rechnung tragen wollen.

Wie aus der Fahne ersichtlich, sind die Kontroversen bei Artikel 8, Tarif, programmiert. Dort werden wir zu einem quasi orientalischen Basar kommen: Wer bietet mehr, wer weniger? Wo liegt die Mitte? Wir können uns darauf freuen. Der Mehrheit, welche beim Tariffrahmen dem Bundesrat folgen will, stehen drei Minderheiten gegenüber. Es gibt jetzt bereits Einzelanträge. Bei allen übrigen von der Kommission beschlossenen Abweichungen gegenüber der bundesrätlichen Fassung, sind sich die Kommissionsmitglieder einig, beziehungsweise es wurde auf Minderheitsanträge verzichtet.

Ich komme zum Stellenwert der LSVA-Vorlage auf der verkehrspolitischen Grossbaustelle in unserem Lande. Ich will versuchen, die Bedeutung der Vorlage in sechs Punkten zu umrissen:

1. Die schweizerische LSVA ist, ob uns dies passt oder nicht, in die europäische Verkehrspolitik eingebettet. Sie muss mit der EU und unseren direkten Nachbarn, insbesondere mit Österreich, abgestimmt werden, dies im Rahmen der bilateralen Verhandlungen beim Ringen um die Höhe der künftigen eidgenössischen und europäischen Strassenfiskalität. Die Starthöhe der LSVA und ihre späteren Erhöhungen werden nicht in Bern, sondern wesentlich auch in Brüssel fixiert, ob schon wir ja weder bei der EU noch beim EWR, noch irgendwie über Resultate der bilateralen Verhandlungen dabei sind, und dies offensichtlich – wenn man in den «Beizen» herumhört – nach wie vor auch nicht sein wollen.

2. Die LSVA ist 'ein zentrales Element der zukünftigen, schweizerischen Verkehrs- und Umweltpolitik. Geht sie bereits im Parlament oder allenfalls in einer späteren Volksabstimmung «baden», können wir die Neat wohl vergessen und die Umlagerungsstrategie von der Strasse zur Schiene erhält entscheidend geänderte Rahmenbedingungen, ebenso die Bahnreform und die Umsetzung des Alpenschutzartikels mit seinem kategorischen Befehl, «der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene» – und dies bis 2004.

Die Umsetzung des Alpenschutzartikels mittels sogenannt marktwirtschaftlichen Massnahmen wäre kurz- und mittelfristig unmöglich. Eine Auftragserfüllung mit vorwiegend polizeilichen Mitteln, vor allem mit Verboten, erscheint als ein Ding der Unmöglichkeit in einer freiheitlichen Gesellschaft und angesichts unserer faktischen Einbettung im Europa der EU. Die Übernahme des Umwegverkehrs ohne Umlagerungshebel Strasse/Schiene in Form der LSVA wäre sehr schwierig zu bewerkstelligen und müsste wohl mit einer massiven Subventionierung – vermutlich sehr bald in Milliardenhöhe – der Bahnen erkaufte werden.

3. Die LSVA ist nach dem jetzigen Stand der Beratungen im Ständerat und in der KVF-NR das zentrale Finanzierungselement für die Neat und die übrigen Grossbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene.

4. Bei der Beleuchtung des Stellenwertes der LSVA ist zu sagen, dass diese die sogenannten ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs dem Verursacher anlasten soll. Laut bundesrätlicher Botschaft (Ziff. 225) ergeben sich die dem Schwerverkehr anzulastenden Kosten aus der Summe der ungedeckten Kosten. Es geht dabei nebst den Wegekosten vorwiegend um die externen Kosten des Schwerverkehrs, dies gemäss Ziffer 223 der Vorlage des Bundesrates. Der Bundesrat kommt für die externen Unfall- und Umweltkosten, Lärm-, Gesundheits- und Gebäudeschäden unter dem Titel «externe Kosten» auf einen Betrag von rund 1 Milliarde Franken pro Jahr, Wert 1993. Mit 2,5 Rappen LSVA sind diese Kosten abgedeckt.

Diese Zahlen und ihre Herleitung blieben in der Kommission naturgemäss nicht unumstritten, wie auch in der Öffentlichkeit. Ihnen wurden Überlegungen des externen Nutzens gegenübergestellt, der von der Verwaltung allerdings nicht quantifiziert werden konnte. Wir werden uns über diesen Problembereich bei Artikel 7 (Kostendeckung) noch eingehend unterhalten können. Der Bundesrat habe, wie uns von der Verwaltung gesagt wurde, in der LSVA-Vorlage die Möglichkeit offengelassen, eine Verrechnung der externen Kosten des Schwerverkehrs mit dem externen Nutzen vorzunehmen, sobald ein solcher beziffert werden könne, was heute nicht möglich sei. So wurde die Kommission bei ihrem Nachbohren informiert.

Ich möchte jetzt hier auf weitere Erörterungen dieses sehr umstrittenen und seit Jahren äusserst kontroversen Themas – es ist im Prinzip Glaubenssache – verzichten, dies in der Gewissheit, dass sich einige Kollegen aus der Kommission und aus dem Rat damit noch eingehend befassen werden.

5. Die LSVA soll dereinst die Erhöhung der zulässigen Gewichtslimite in Richtung 40 Tonnen – vorgesehen heute in zwei Schritten – und die damit verbundene Produktivitätssteigerung abgelten. Der Bundesrat bezeichnet die LSVA als unabdingbare flankierende Massnahme, mit der solche Produktivitätssteigerungen der Strasse zugunsten der Schiene kompensiert werden müssen.

6. Bereits erwähnt habe ich die Ablösung der PSVA, die Ihrer Pauschallierung wegen ungerecht und unausgewogen ist. Ich komme zu den wichtigsten Elementen, zu den «points forts» dieser Vorlage:

1. Zum ersten legt das Gesetz die Höhe der Abgabe in Artikel 8 (Tarif) nicht ultimativ und abschliessend fest, sondern setzt auf der Zeitachse – nach der Absicht des Bundesrates sind 2001 und 2005 die relevanten Jahre – für Einführung und Erhöhung einen Rahmen von «1,6 bis 3,0 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht». Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt ein-

führen, was er beabsichtigt, und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Dieser Abgabenrahmen ist mit der künftigen Alpentransitabgabe zu assortieren, die zurzeit in der Vernehmlassung ist.

Beide Abgaben zusammen ergeben die schweizerische Strassenfiskalität, die gegenwärtig das grösste Hindernis für den erfolgreichen Durchbruch in den bilateralen Verhandlungen mit der EU darstellt.

Aus dieser Sicht ist es von grosser Bedeutung, dass dem Bundesrat vom Parlament her der nötige Spielraum freigehalten wird. Mit anderen Worten: Der Abgabenrahmen darf nicht zu tief und zu eng angesetzt sein, damit nicht falsche Signale nach Brüssel ausgesandt werden. Das ist die Meinung Ihrer Kommissionmehrheit.

Fünf Kriterien spielen bei der Festlegung dieses Abgabenrahmens eine Rolle. Je nach deren Gewichtung ergeben sich sowohl bei den Minima wie bei den Maxima, die denkbar sind, unterschiedliche Werte. Diese unterschiedlichen Beurteilungen werden die nachfolgende Eintretensdebatte, aber speziell auch die Debatte zu Artikel 8 prägen.

– Das erste Kriterium ist das verkehrspolitische: Die Höhe der Abgabe soll vom Bundesrat derart angesetzt werden können, dass die LSVA, gemessen an den Bahnpreisen für den Gütertransitverkehr durch die Schweiz, ihre Hebelwirkung von der Strasse auf die Schiene erfüllen kann. Die Wettbewerbsposition der Bahn darf mindestens nicht verschlechtert werden.

– Das zweite Kriterium ist das finanzpolitische: Die LSVA soll ihre Schwergewichtsfunktion für die Finanzierung der Grossbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs erfüllen können. Die nationalrätliche Kommission hat dieses Kriterium bei der sogenannten Neat-Vorlage stärker gewichtet als seinerzeit Ihre Kommission und unser Rat.

– Das dritte Kriterium ist das wirtschaftspolitische: Nachdem den 5 Prozent Transitverkehr 95 Prozent Binnen-Import- und Exportschwerverkehr gegenüberstehen – das ist unbestritten –, muss die Belastung dieses Schwerverkehrs im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz und seiner Arbeitsplätze, aber auch im Interesse der Berg- und Randregionen mit ihren speziellen Problemen minimiert werden.

An einer kürzlich abgehaltenen Medienkonferenz warnten die Verlagerer und Spediteure gemeinsam mit dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband Astag und dem Schweizerischen Strassenverkehrsverband «vor einer untragbaren Verteuerung der Transportkosten im Inland». Sie monierten, dass die Transportkosten bei einer Einführung der LSVA mit 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer, d. h. bei einer Belastung von einem Franken pro Kilometer für einen «40-Tonner», eine Erhöhung von 20 bis 30 Prozent erführen. Für den Einkaufskorb pro Haushalt hätte dies – so die Verlagerer, Spediteure und Transporteure – beträchtliche Folgen, nämlich eine Verteuerung von rund 500 Franken pro Jahr.

Demgegenüber hielten die Vertreter der Verwaltung in den Beratungen der Kommission fest, dass bei einer LSVA-Höhe ab dem Jahr 2005 von 2,5 Rappen je Tonnen-Kilometer-Gesamtgewicht und bei gleichzeitiger Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen im Durchschnitt keine Erhöhungen der Produktionskosten zu erwarten seien, denn mit der Erhöhung der Gewichtslimite reduzierten sich die Transportkosten, weil die mögliche Nutzlast der schwereren Fahrzeuge deutlich steige. Damit bewirke die LSVA im Binnenverkehr, dass die Transportkosten im Durchschnitt nicht einfach reduziert würden, sondern etwa auf dem heutigen Stand blieben. Man rechnete uns sogar die Auswirkungen der LSVA auf die Kosten eines Joghurts vor!

Der Griff zum Reizwort «Erbsenzählerei» liegt nahe, Herr Bundesrat, gehen doch hier die Meinungen gescheiter, gut dokumentierter Leute in unserem Land völlig auseinander. Ich habe schon gesagt: Letztlich geht es um eine Glaubenssache.

– Zum vierten Kriterium: Die politische Akzeptanz, auch mit Blick auf ein allfälliges Referendum. Dieses Kriterium legt eher einen tiefen Einstiegs- oder Minimalsatz nahe. Der erste Schritt sollte im Vergleich zur geltenden PSVA nicht allzu massiv ausfallen.

– Für den Abgabenrahmen, die Festlegung dieses Rahmens, das fünfte Kriterium, ein sehr wichtiges: das europapolitische. Es ist unbestritten und wurde seinerzeit auch im Abstimmungsbüchlein zum Verfassungsartikel über die LSWA so erläutert, dass die Einführung und die Ausgestaltung dieser neuen Abgabe im Einklang mit der EU und unseren Nachbarn zu erfolgen haben. Die neue Abgabe soll also europakompatibel sein. Der Bundesrat weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Einführung der neuen Abgabe nicht nur für die Schweiz, sondern «für den ganzen Alpenraum Signalwirkung» habe. Die Verwirklichung der sogenannten Kostenwahrheit sei nämlich nicht nur in der Schweiz, sondern mittlerweile auch in der EU ein wichtiges Postulat. Auch diese Feststellung kann bestritten werden, und sie wird es auch.

In diesem Zusammenhang wird vom Bundesrat ins Feld geführt, die Höhe der LSWA sei durchaus mit den heutigen Abgabesätzen am Brenner und Mont Blanc vergleichbar. Eine Transitfahrt durch die Schweiz, von Chiasso nach Basel, kostet heute 25 Franken PSVA, über den Brenner oder den Mont Blanc zwischen 200 und 300 Franken. Neu müssten für einen «28-Tönnner» im Transit von Basel nach Chiasso 140 bis 210 Franken bezahlt werden, je nach Ansatz pro Tonnenkilometer zwischen 1,6 oder 3 Rappen. Für einen «40-Tönnner» ergäbe sich beim Ansatz von 1,6 Rappen eine Transitgebühr von rund 200 Franken, bei 2,5 Rappen eine von 300 Franken, bei 3 Rappen eine von 360 Franken. Dies ohne die Alpentransitabgabe.

Bekanntlich sieht der Bundesrat vor, die LSWA im Jahr 2001 mit 1,6 Rappen starten zu lassen, um sie dann bis ins Jahr 2005 in Richtung 2,5 Rappen anzuheben. Diese 2,5 Rappen vermögen ungefähr die Auswirkungen des parallel dazu erfolgenden Übergangs zur 40-Tonnen-Limite auszugleichen. Die dannzumalige Höhe im Jahr 2005 wird aber auch von den Absprachen mit der EU abhängen.

Nun, die europapolitische Einpassung der LSWA erfolgt nicht gemessen an den Beispielen Brenner und Mont Blanc, sondern am EU-Konferenztitel in Brüssel. Dort stehen sich die vorderhand nicht zur Deckung zu bringenden Vorstellungen der Schweiz einerseits, welche die Höhe der Strassenfiskalität u. a. auch an den Kosten des Bahntransits misst – nebst dem Argument der sogenannten ungedeckten Kosten –, und diejenigen der EU andererseits gegenüber, welche einen möglichst billigen Transit, sei es auf der Schiene, sei es auf der Strasse, nach dem Kürzest-Weg-Prinzip durch unser Land will.

Je attraktiver, effizienter und kostengünstiger nun das Angebot der Bahn für den transitierenden Güterverkehr sein wird, desto niedriger kann die Strassenfiskalität gehalten werden. Oder andersherum formuliert: Der Erfolg der Umlagerungsbemühungen von der Strasse auf die Schiene ist belleibe nicht nur eine Frage der Strassenfiskalität, sondern eben auch und vor allem eine solche der Attraktivität des Bahnangebotes.

2. Zum zweiten zentralen Punkt in der Vorlage, zur Verwendung der Erträge aus der LSWA: Mit deutlichem Mehr entschied sich die Kommission für den Entwurf des Bundesrates, wonach zwei Drittel beim Bund verbleiben, und zwar vorab zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte, und ein Drittel den Kantonen für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs zugewiesen wird. Ich verweise auf Artikel 19. Bei der Aufteilung des den Kantonen zugewiesenen Drittels auf die einzelnen Kantone soll gemäss Meinung der Mehrheit der Kommission den besonderen Auswirkungen der LSWA auf die Berg- und Randgebiete stärker Rechnung getragen werden, als der Bundesrat dies vorseht.

3. Zum dritten zentralen Punkt in der Vorlage, zur stärkeren Rücksichtnahme auf die Berg- und Randgebiete: Nach Meinung der Mehrheit der Kommission beruht diese stärkere Berücksichtigung der Berg- und Randgebiete auf der Einsicht, dass die vom Bundesrat in seiner Botschaft, Seite 32, aufgelisteten Möglichkeiten der lokalen und regionalen Wirtschaft, auf den Wechsel von der pauschalen zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu reagieren, in Berg- und

Randgebieten nur minim gegeben sind. So z. B. bei der Erhöhung des Auslastungsgrades je Fahrt, bei der Reduktion der Leerfahrten, bei Umwegfahrten ins Ausland, bei der Anpassung der Fahrzeugflotten und bei der Verlagerung der Transporte auf die Schiene. Es gibt eben in unserem Land noch Täler, in welche keine Schiene führt, sondern nur eine Strasse.

Ich komme zu einer abschliessenden Bemerkung und zum Antrag der Kommission bzw. der Kommissionsmehrheit: Wie sich aus meinen Darlegungen ergibt, war und ist sich Ihre Kommission bewusst, dass der LSWA-Vorlage im Rahmen der gegenwärtig laufenden verkehrspolitischen Auseinandersetzungen ein grosser Stellenwert zukommt. Dieser macht es nötig, dass die Vorlage zügig durch das Parlament geführt wird. Der Bundesrat und auch Brüssel müssen wissen, woran sie sind. Ob die LSWA speziell bei der Tariffestsetzung, d. h. bei der Absteckung des Rahmens, so oder anders ausgestaltet wird, ist sicherlich von Bedeutung für die FÖV-Vorlage, die Verkehrsverlagerung und die Kompensation der Tonnage-Erhöhung in Richtung 40 Tonnen. Noch wichtiger aber ist, dass der – mit Vorgriff in die Zukunft – modifizierte Verfassungsauftrag mit Blick auf das sehr schwierige europapolitische Umfeld, aber auch mit Blick auf die innenpolitisch, wirtschafts- und regionalpolitisch geforderte Rücksichtnahme jetzt gesetzgeberisch umgesetzt wird.

Zum Rückweisungsantrag Cavadini Jean werde ich nach erfolgter Begründung und dem Abschluss der Eintretensdebatte noch Stellung nehmen.

Die LSWA-Vorlage hat im übrigen keine neuen personellen und finanzaufwandrelevanten Konsequenzen zur Folge, wenn man von den Entwicklungsarbeiten am Erfassungsgerät absehen mag.

In diesem Sinne ersuche ich Sie um Eintreten auf die Vorlage, um Zustimmung zu den Beschlüssen der Kommission und bei Artikel 8 (Tarifrahmen) um Zustimmung zum Antrag der Kommissionsmehrheit.

Cavadini Jean (L, NE): Nous avons entendu le président de la commission rappeler que la redevance sur le trafic des poids lourds tirait son origine de l'article 36quater de notre constitution, article voté par le peuple en février 1994. La Confédération a donc compétence pour instaurer une telle mesure par voie législative. La redevance devrait couvrir les coûts occasionnés par le trafic des poids lourds et remplacer la taxe forfaitaire en vigueur qui disparaîtra en 2004.

Ainsi, les principes sont clairs, mais leur application fait quelque difficulté.

D'abord, la question des coûts externes est extrêmement controversée. On souligne qu'il s'agit des frais qui ne sont pas payés par ceux qui les occasionnent et qui doivent être pris en charge par la collectivité, ici par les pouvoirs publics et les personnes qui subissent ces dommages. Si les éléments étaient reconnus par les pays européens qui nous entourent, on pourrait, par exemple, imaginer une application justifiée. Mais tel n'est pas le cas, et l'on parle aisément de la qualité de la vie, on prend en compte les maladies pulmonaires ou cardiovasculaires dues au trafic des poids lourds, on évoque les nuisances et l'on a tenté de les quantifier. On est parvenu à un montant de plus d'un milliard de francs, et on précise qu'on doit être en dessous de la réalité.

Malheureusement, cette approche n'est pas partagée par tous, et l'on n'a pas procédé à une telle étude pour les coûts externes des autres modes de transport, ceux du rail par exemple. Il conviendrait également d'envisager les coûts globaux, prenant en compte et les avantages et les inconvénients. Bref, cette notion capitale dans le dossier de la redevance reste incertaine et contestée. La doctrine qui a prévalu consiste évidemment à charger le coût de la route pour tenter de rendre le rail plus attractif, et cette considérable opération pourra peut-être infléchir les flux respectifs de 1 pour cent environ.

Les propositions relatives au montant de la redevance relèvent également d'une approche contestable. Ce montant est calculé sur la base du poids total autorisé du véhicule et du kilométrage, et son taux ne doit pas être inférieur à

1,6 centime ni excéder 3 centimes. Quelques collègues particulièrement audacieux n'hésiteront pas à proposer de doubler le montant retenu, de sorte qu'une traversée de la Suisse pourrait coûter de 640 à 1280 francs, rendant ainsi parfaitement prohibitif le trafic des poids lourds.

Nous avons dès lors les éléments qui nous engagent à souhaiter un renvoi au Conseil fédéral de ce projet de loi. Nous savons bien que nous pouvons retenir tous les montants que nous voudrions et formuler toutes les hypothèses qui nous séduiraient, ce n'est pas le législateur suisse qui déterminera les données, mais bien nos interlocuteurs européens avec lesquels nous voulons conclure un certain nombre d'accords.

Qu'on le veuille ou non, le problème du trafic des marchandises transitant par les Alpes n'est pas de notre seule compétence. Nous avons à coordonner nos mesures sur le plan européen. D'ailleurs, la taxe de transit envisagée frappera d'abord et surtout le trafic interne, alors que le trafic de transit n'en sera que très médiocrement affecté. Je souligne encore que cette redevance aurait, sous cette forme, des conséquences particulièrement dommageables pour les régions périphériques et pour les régions de montagne, élément qui est bien peu pris en compte. Vouloir être sage tout seul est une grande folie, disait-on. L'Union européenne ne nous l'a d'ailleurs pas caché: elle ne paiera pas une taxe exagérée. Elle évoquait une centaine d'écus, soit environ 160 francs, elle refusera une redevance globale. Aujourd'hui, nous voulons arrêter une loi que nous ne pourrions qu'amender ou qu'abroger à l'avenir: cela ne nous paraît pas raisonnable.

En outre, nous avons entendu plaider que cette taxe représentait la clef de voûte de notre politique des transports et que sa perception était la condition sine qua non de la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires alpines. C'est dire, bien entendu, que le but de l'opération est tout d'abord de nature fiscale. Il convient de tirer tout le rendement possible d'une taxe, et cela sans précautions exagérées à l'endroit de ceux qui en seront le malheureux objet.

Nous pouvons conclure qu'un renvoi au Conseil fédéral s'impose, d'abord parce que nous ne maîtrisons pas les données nécessaires à la définition actuelle de la redevance. Ensuite, dans les circonstances que nous connaissons, le projet présenté est excessif et manquera l'essentiel de son but, c'est-à-dire le transfert du trafic marchandises de la route au rail, qui sera insignifiant. Enfin, le trafic intérieur sera essentiellement pénalisé, en même temps que les régions périphériques souffriront de ces mesures pesantes et verront leur situation s'affaiblir encore.

Le dialogue que nous voulons avoir avec l'Europe ne s'accommode pas d'un préalable de cette nature et nous avons, que nous le voulions ou non, à harmoniser nos conditions avec celles de nos voisins. Nos réactions insulaires sont particulièrement pernicieuses dans un dossier qui n'est pas simplement le nôtre. Si nous sommes tellement empruntés pour maîtriser les obligations léonines de l'Initiative des Alpes, c'est d'abord à nous que nous devons nous en prendre et ne pas faire reposer sur l'entier du monde le poids de ce péché.

Küchler Niklaus (C, OW): Ich bin selbstverständlich für Eintreten auf die Vorlage. Gleichzeitig lehne ich den Antrag Cavadini Jean auf Rückweisung ab.

Wie wir bereits gehört haben, geht es bei der LSWA um ein Herzstück unserer schweizerischen Verkehrspolitik, die bezüglich der Bewältigung des Güterverkehrs drei klare Zielsetzungen hat, nämlich: Die Umlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene, die Finanzierbarkeit dieser Umlagerung, und schliesslich die Europatauglichkeit. Daraus folgt, dass der heutigen Vorlage auch eine immense Bedeutung im Zusammenhang mit den laufenden bilateralen Verhandlungen mit der EU zukommt und unsere Beratung der Vorlage nicht bloss im Inland, sondern ebenso sehr von der EU aufmerksam verfolgt wird.

In diesem Zusammenhang möchte ich Herrn Bundesrat Leuenberger zu seiner harten Haltung gegenüber der EU gratulieren, die er in den vergangenen an den Tag gelegt hat, auch nach der Durchführung der zahlreichen Hearings mit Verbänden und Interessierten Organisationen. Ich hoffe, dass er

diese Haltung gegenüber der EU auch weiterhin an den Tag legen wird. Mit der Verabschiedung einer griffigen LSWA-Vorlage können wir unserer Verhandlungsdelegation in Brüssel den Rücken stärken und dem Bundesrat ein taugliches Verhandlungsinstrument in die Hand geben. Jede Verwässerung der Vorlage würde jedenfalls sofort als Zeichen der Abkehr von unseren schweizerischen Forderungen gedeutet und stellte mithin eine Schwächung unserer schweizerischen Verhandlungsposition dar.

Ich meine, aufgrund unserer bisherigen Leistungen und des von uns im Verkehrssektor tatsächlich Erreichten brauchen wir unser verkehrspolitisches Licht nicht unter den Scheffel zu stellen. Wir brauchen uns vor allem bei der Einführung und Festsetzung der Höhe der LSWA vom Ausland nicht unter Druck setzen zu lassen. Ich bin überzeugt, dass unserem Beispiel früher oder später die umliegenden Länder folgen werden. Wir sind ihnen nämlich in der Ausgestaltung einer zeitgemässen Verkehrspolitik stets einen Schritt voraus. Das war so bei der Autobahnvignette, welche das Ausland seinerzeit bitter bekämpfte und jetzt für Privatwagen und Lastwagen einführen will. Das war so beim Katalysator, der bald einmal in Europa Allgemeingut ist. Das ist sogar so beim Sonntagsfahrverbot für Lastwagen, welches sich in unserem Land seit Jahren bestens bewährt hat und neuerdings, an Ostern 1997, sogar in Frankreich integral in Kraft gesetzt wurde.

Wieso sollte sich daher die Schweiz bei der Regelung des Landverkehrs ängstlich dem Druck der EU beugen, z. B. bei der Verkürzung des Nachtfahrverbotes oder bei der Lockerung der 28-Tonnen-Limite, ohne gleichzeitig – ich betone: gleichzeitig – eine genügende Kompensation durch die LSWA vorzusehen, wenn sich doch die Länder der EU nachgewiesenermassen laufend unserer bewährten und kohärenten Verkehrsphilosophie anpassen?

Die LSWA, welcher das Schweizervolk 1994 dem Grundsatz nach mit einer überzeugenden Mehrheit von 67 Prozent zugestimmt hat, ist voll und ganz europakompatibel. Auch die EU strebt in ihren verschiedenen Grün- und Weissbüchern eine nachhaltige Verkehrsbewältigung sowie in ihrem Aktionsprogramm für den kombinierten Verkehr die Realisierung der vollen Kostenwahrheit im Güterverkehr an.

Damit komme ich zur Kostenwahrheit: Die Verwirklichung derselben dient der gleichzeitigen Verbesserung der Wettbewerbssituation zwischen Schiene und Strasse. Aus der Botenschaft muss aber diesbezüglich entnommen werden, dass mit dem Vorschlag des Bundesrates die Kostenwahrheit bei weitem nicht erreicht wird. So sind in den bundesrätlichen Berechnungen von 2,5 Rappen LSWA bloss externe Kosten, die der Strassengüterverkehr verursacht, von etwa 1,1 Milliarden Franken berücksichtigt. Dabei müsste dem Strassengüterverkehr, entgegen der Auffassung von Kollege Cavadini Jean – gemäss der Infrac-Studie «Die vergessene Milliarde», die 1996 im Auftrag verschiedener Bundesämter erstellt wurde –, noch eine weitere Milliarde an externen Kosten, insbesondere für verursachte Ernte-, Wald- und Umweltschäden, angelastet werden. Nur so würde man dann zur vollen Kostenwahrheit gelangen.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Höhe der LSWA von maximal 3 Rappen stellt also bloss einen weiteren, meines Erachtens richtigen Schritt in Richtung Kostenwahrheit dar. Ich werde in der Detailberatung im Zusammenhang mit meinem Minderheitsantrag zu Artikel 8 darauf zurückkommen. Jedenfalls ist mit dem Vorschlag des Bundesrates die Schaffung einer fairen Wettbewerbssituation zwischen Strasse und Schiene, die Schaffung eines genügenden Anreizes zur Umlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene, noch nicht erreicht.

Damit komme ich zum Thema Verkehrslenkung mit der LSWA. Eines der erklärten Hauptziele der Einführung der LSWA ist das Erreichen eines vernünftigen Modal split zwischen Schiene und Strasse. Damit wir tatsächlich einen Umlenkungseffekt von der Strasse auf die Schiene erreichen, muss die LSWA eine genügende Höhe aufweisen. Deshalb gibt es auch, wie Herr Bundesrat Leuenberger im Rahmen der Verhandlungen mit der EU wiederholt ausführte, für die Schweiz eine «Fiskalschmerzgrenze», unter die sie unter

keinen Umständen gehen kann und darf. In der Botschaft des Bundesrates wird auf Seite 33 folgendermassen ausgeführt: «Zur Kompensation der Auswirkungen der höheren Gewichtslimite ist bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ein Abgabesatz von mindestens 2,5 Rappen je Gesamtgewichts-Tonnenkilometer erforderlich.» Man ersieht allein schon daraus, dass damit der Vorschlag des Bundesrates mit einer Obergrenze von 3 Rappen LSWA gar keinen – zumindest keinen genügenden – Umlenkungseffekt zu erzielen vermag. Solches aber könnte oder müsste sich künftig verheerend auswirken. Wir riskieren nämlich, dass nicht bloss keine neuen zusätzlichen Güter auf die Schiene kommen, sondern dass der bisherige Bahngüterverkehr infolge der ständig zunehmenden Konkurrenzsituation auch noch auf die Strasse abwandert.

Heute sind es immerhin noch respektable 35 Millionen Tonnen Güter bzw. 160 000 Tonnen pro Tag, die jährlich mit der Bahn speditiert werden. Umgerechnet auf die durchschnittliche Nutzlast von 16 Tonnen eines 28-Tonnen-Lastwagens kommen wir damit pro Tag auf etwa 10 000 Lastwagen, die auf unseren ohnehin schon überlasteten Strassen und Autobahnen zusätzlich verkehren würden. Chronische Verkehrsstockungen und Staus auf dem gesamten Strassennetz wären damit vorprogrammiert.

Ich meine, wir brauchen eine LSWA, die nicht bloss die künftige Erhöhung der Gewichtslimite kompensiert, sondern darüber hinaus den Verkehr tatsächlich lenkt. Wir alle wollen doch auch in Zukunft noch auf unseren Strassen und Autobahnen PW fahren können!

Diese Hochleistungsinfrastrukturen heissen denn auch nicht «Lastwagenbahnen», sondern Autobahnen. Wenn wir mit der LSWA bloss kompensieren, so halte ich das für ein reines Nullsummenspiel. Dann könnten wir es geradesogut bei der heutigen 28-Tonnen-Limite und beim Nacht- und Sonntagsfahrverbot bewenden lassen. Diese Instrumente haben sich nämlich in der Vergangenheit als Lenkungsinstrumente bestens bewährt. Das Ganze käme uns erst noch billiger zu stehen als die Einführung einer neuen Abgabe.

Hinzu kommt die Zeitgleichheit von Massnahmen, d. h. eine neue Massnahme, die an Stelle einer anderen tritt, muss zum gleichen Zeitpunkt, zu dem die alte aufgehoben wird, in Kraft treten können. Noch besser wäre es natürlich, wenn die neue Massnahme früher käme, damit wir sehen, ob wir es uns leisten können, die alte aufzuheben. Diese Zeitgleichheit ist zurzeit nicht gewährleistet, wie die Diskussionen über einen bilateralen Vertrag zeigen. Jedenfalls, Herr Bundesrat Leuenberger, wäre ich froh und dankbar, wenn Sie sich über die Zeitgleichheit noch äussern und in Ihrer Stellungnahme entsprechende Ausführungen zu den gefallen Voten abgeben könnten.

Eine griffige LSWA ist entgegen anderslautenden Behauptungen volkswirtschaftlich durchaus verkraftbar. Gemäss «Tages-Anzeiger» vom 1. Juni 1997 gibt es scheinbar ein internes Papier der Astag – ich weiss nicht, ob Herr Kollege Cavadini Jean das kennt –, aus dem hervorgeht, dass die Kunden der Grossverteiler pro Einkauf Waren im Werte von durchschnittlich 30 bis 35 Franken erwerben. Wenn die neue Strassenabgabe voll auf die Konsumenten überwälzt würde, so verteuerte sich der Einkauf beim Grossverteiler höchstens um 1 Prozent, also um 30 bis 35 Rappen. Auch der Nahrungsmittelkonzern Nestlé rechnet gemäss Astag – ich betone: gemäss Astag – mit einer Verteuerung von höchstens 0,5 bis 1,5 Prozent.

Ich habe noch weitere Zahlen aus der Wirtschaft, nämlich von Seiten der Mineralölproduzenten. Dort ist man ebenfalls besorgt, dass im Parlament eine LSWA beschlossen wird, die überhaupt keinen Lenkungseffekt zu zeitigen vermag. Bei den Mineralölproduzenten wünscht man indessen nicht, dass der Bahngüterverkehr wegen weiteren Preissenkungen beim Strassenschwerverkehr zufolge entschädigungsloser Erhöhung der Gewichtslimite nicht mehr weiter betrieben wird oder gar eingestellt werden muss. Auch die Mineralölproduzenten wollen für die gesamte verladende Wirtschaft der Schweiz vielmehr weiter zwei leistungsfähige Verkehrsträger und damit gleichzeitig die freie Verkehrsmittelwahl zwischen

Schiene und Strasse haben. Achten wir also bei der Detailberatung darauf, dass für den Güterverkehr in Zukunft zwei effiziente Verkehrsmittel bzw. zwei Verkehrsträger zur Verfügung stehen!

Als Vertreter eines Bergkantons weiss ich selbstverständlich auch um die Auswirkungen einer griffigen LSWA für die Berg- und Randgebiete. Diese Problematik haben wir übrigens in der Kommission ausführlich diskutiert. Die besonderen Auswirkungen lassen sich jedoch im Rahmen der Verteilung der Mittel aus den Einnahmen der LSWA durch Berücksichtigung der speziellen regionalpolitischen Situation ausgleichen, wie dies übrigens bereits in Artikel 36quater der Bundesverfassung verankert ist. In diesem Sinne stehe ich hinter den Änderungsanträgen zu Artikel 19, die Ihnen die Kommission unterbreitet.

Ein Letztes: Was nützt uns ein Bundesgesetz über die LSWA, wenn das technische Gebührenerfassungssystem nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung steht? Es scheint mir deshalb, Herr Bundesrat, ausserordentlich wichtig, dass seitens des Departementes mit Nachdruck für die rechtzeitige Bereitstellung des erforderlichen technischen Systems gesorgt wird. Dabei muss auch unter allen Umständen auf die Interoperabilität geachtet werden, d. h., es muss sich um ein Erfassungssystem handeln, das für sämtliche Lastwagen, für inländische wie für ausländische, anwendbar ist.

Zusammenfassend meine ich also, dass die LSWA ein unentbehrliches Instrument für unsere schweizerische Verkehrspolitik, vor allem aber zur nachhaltigen, umweltgerechten und finanziell verkraftbaren Bewältigung des Güterverkehrs darstellt. Wir brauchen die LSWA auch zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte und zur Realisierung der Bahnreform. Schliesslich geben wir mit der heutigen Vorlage dem Bundesrat ein nicht zu unterschätzendes Instrument zur flexiblen Fortführung und zur Abschliessung der bilateralen Verhandlungen mit der EU in die Hand.

Deshalb bin ich gegen den Rückweisungsantrag Cavadini Jean.

Herr Kollege Cavadini begründet seinen Rückweisungsantrag damit, dass die Verhandlungen mit der EU vorerst abgeschlossen werden müssen bzw. besser abgeschlossen werden könnten. Persönlich bin ich der Auffassung, dass gerade das Gegenteil der Fall wäre, dass die Verhandlungen scheitern müssten, dass sie gar nicht abgeschlossen werden könnten. Denn ohne LSWA werden wir keinen Vertrag – das betone ich hier – mit der EU haben. Ohne LSWA ist es überhaupt nicht möglich, die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite – und um die geht es ja schliesslich beim Dossier Landverkehr unter anderem – zu kompensieren. Abgesehen davon, dass die EU eine LSWA im Grundsatz bereits bejaht und in der Höhe von ungefähr 360 Franken pro Transitfahrt grundsätzlich akzeptiert.

Es kommt dazu, dass die Vorlage zur LSWA einen Konnex mit den weiteren verkehrspolitischen Vorlagen hat: der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, dann der Bahnreform, aber auch der Umsetzung des Alpenschutzartikels. Nun gilt es bei dieser Vorlage endlich, Nägel mit Köpfen einzuschlagen, damit wir bei den anderen Vorlagen wissen, woran wir sind und wie sehr wir uns auf diese Vorlage abstützen können.

Aus allen diesen Gründen bitte ich Sie also, den Rückweisungsantrag unter allen Umständen abzulehnen.

Bisig Hans (R, SZ): Die beiden Eintretensvoten Cavadini Jean und Küchler zeigen, wie breitgefächert die Interessen (vielleicht auch Interessenvertretungen) innerhalb der KVF sind. Es war schon während den Kommissionsberatungen vorauszusehen, wie es im Plenum weitergehen würde.

Die KVF hat denn auch zwei sich ergänzende Rückweisungsanträge nur äusserst knapp, nämlich mit 7 zu 6 Stimmen abgelehnt – ich würde dem ein Zufallsmehr sagen, es hätte je nach Tagesform vereinzelter Mitglieder auch anders herauskommen können – und die nun vorliegende, bereinigte Fassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes angenommen, aber auch das nur mit 6 zu 1 Stimmen und drei Enthaltungen. Die drei sich der Stimme enthaltenden Kom-

missionsmitglieder haben klar geäußert, warum sie sich der Stimme enthalten, was das zu bedeuten hat. Ich komme noch darauf zurück.

Dies zeigt, wie schwer wir uns bei der Beratung getan haben und wie wenig befriedigend das Ergebnis – mindestens der Antrag der Kommissionsmehrheit – ist. Am guten Willen für eine korrekte Umsetzung des 1994 angenommenen Verfassungsartikels 36quater hat es sicher nicht gefehlt. Das Problem war vielmehr die Parallelität mit der noch unbereinigten, im Zeitpunkt unserer Sitzungen völlig offenen FöV- oder – einfach gesagt – Neat-Vorlage.

Es war nicht nur die Parallelität mit den bilateralen Verhandlungen. Die Neat-Vorlage hat uns noch wesentlich mehr Sorgen bereitet. Eintreten war unbestritten, was aber nachher folgte, muss als ziemlich mühsam bezeichnet werden.

Eigentlich machten wir uns auf, die Kostenwahrheit im Verkehrswesen zu realisieren. Das war unsere Absicht. Wir wussten allerdings seit der Behandlung der FöV-Vorlage in der Wintersession in unserem Rat, dass dies eigentlich gar nicht das Ziel sein konnte, geht es doch letztlich darum, die Mittel für die Finanzierung der grossen Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen – und eben nicht um die Kostenwahrheit. Absatz 2 des Verfassungsartikels 36quater verlangt zwar unmissverständlich, dass der Reinertrag der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zur Deckung von Kosten zu verwenden ist, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen. Mit dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs soll nun diese Verfassungsbestimmung aber für 20 bis 25 Jahre – im Nationalrat spricht man bereits von 30 Jahren – weitgehend ausser Kraft gesetzt werden.

Ich zweifle daran, dass bei unserer Entscheid im letzten Dezember diese Konsequenz allen Ratsmitgliedern bewusst war. Ich hatte darum in meinem knapp abgelehnten Rückweisungsantrag unter anderem verlangt, dass bei der Mittelverwendung der Anteil der Kantone an den effektiven Wegekosten und an den externen Kosten angemessen berücksichtigt und der Nutzen des Schwerverkehrs für die Allgemeinheit breiter ausgeleuchtet werde.

Ich verwende Schlagwörter wie Mogelpackung eigentlich nicht gerne. Wenn aber im Zweckartikel ausgesagt wird, dass mit der Schwerverkehrsabgabe der Schwerverkehr «die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zu Lasten der Allgemeinheit langfristig deckt» und diese Mittel letztlich eben anderweitig verwendet werden, so ist das mindestens nicht ganz ehrlich. Wir werden uns in der Detailberatung bei Artikel 19 mit dieser Frage auseinandersetzen müssen.

Für mich stimmt die Philosophie der Vorlage nicht, geht es doch letztlich nicht um eine gerechte und volkswirtschaftlich verantwortbare Belastung des Schwerverkehrs, sondern um die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Eine Mitfinanzierung der rollenden Autobahn durch den Schwerverkehr ist sicher gerechtfertigt. Dafür braucht es aber keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, sondern eine Alpentransitabgabe, beträgt doch der Transitanteil am gesamten Strassengüterverkehr in der Schweiz lediglich knapp 5 Prozent. 95 Prozent sind Binnenschwerverkehr. Daran ändert auch eine Rückführung des Umwegverkehrs nur wenig.

Man tut sich meiner Ansicht nach generell schwer mit der Begründung der Vorlage. Der Wunsch nach einer einfachen Mittelbeschaffung für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu Lasten einer kleinen Minderheit ist offensichtlich. Ob die Verkehrsumlagerung letztlich auch stattfindet und die Rechnung dann aufgeht, ist erst noch äusserst fraglich. Völlig unzureichend ist auch die Auseinandersetzung mit dem Nutzen des Schwerverkehrs für die Allgemeinheit. In den bisher vorliegenden wissenschaftlichen Abklärungen wird dem Schwerverkehr nur ein marginaler Nutzen zugebilligt. Immerhin wird nicht ausgeschlossen, dass dem Schwerverkehr dann ein abzugeltender Nutzen zuzuweisen sei, wenn er gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringe.

Ein echter externer Nutzen liegt dann vor, wenn Dritte von Effekten profitieren, ohne dass sie dafür direkt oder indirekt über den Markt zur Kasse gebeten werden. Das ist die Defi-

nition des externen Nutzens. Ein klassisches Beispiel dafür ist ein schöner Garten, der im Vorbeigehen gratis bewundert werden kann. Ein Beispiel ist aber auch eine dank dezentraler Besiedelung kostengünstig gepflegte Landschaft. Die Erschliessung von abgelegenen Regionen generiert einen externen Nutzen, an dem der Schwerverkehr einen wesentlichen Anteil hat. Auch wenn eine Quantifizierung dieses externen Nutzens nicht einfach ist, so steht doch ausser Frage, dass dieser um ein Vielfaches grösser ist als die immer wieder erwähnten, bescheidenen 50 Millionen Franken der Notfalltransporte.

Es ist völlig unbestritten, dass der Verfassungsartikel über die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe umgesetzt werden muss. Angezeigt ist auch eine angemessene Beteiligung des Schwerverkehrs an den Kosten eines Ausbaus der Schieneninfrastruktur.

Wir haben gegen den Antrag der Kommissionsmehrheit entschieden, dass diese Beteiligung höchstens zwei Drittel des Ertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sein solle, limitiert bis Ende 2017 plus maximal fünf Jahre. Mit diesem Entscheid sind wir vom Verursacherprinzip und von der Kostenwahrheit bewusst, vielleicht manchmal unbewusst, abgewichen.

Die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen will nun noch weiter gehen und den Personenverkehr von einer Mitfinanzierung praktisch ganz befreien. Aus meiner Sicht ist die parallele Behandlung der FöV- und der LSVA-Vorlage eine Gratwanderung mit dauernder Absturzgefahr. Wir können uns aber keinen einzigen Fehltritt leisten. Ich werde der Vorlage nur zustimmen, wenn Sie nach der Detailberatung noch einen ausreichenden Spielraum offenlässt, um auf die Differenzbereinigung des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs reagieren zu können. Wir müssen doch wissen, was über eine wie lange Zeit finanziert werden muss, bevor wir den Umfang der Abgabe und die Verwendung der Mittel definitiv festlegen. Dieser Spielraum ist in der vorliegenden Fassung nicht gegeben, und das erst noch zu Lasten der Kantone. Ich bitte Sie darum schon jetzt, dem Minderheitsantrag III zu Artikel 8, eventualiter dem Antrag Beerli, und meinem Antrag zu Artikel 19 zuzustimmen.

Die Kommission hat, wenn auch knapp, Rückweisung abgelehnt. Auf einen Minderheitsantrag wurde in der Folge verzichtet. Sollte nun vom Rat dem Rückweisungsantrag Cavadin Jean zugestimmt werden, was mich auch nicht gerade unglücklich machen würde, so möchte ich dem Bundesrat meinen Rückweisungsantrag in der Kommission in Erinnerung rufen.

Ich habe Rückweisung an den Bundesrat beantragt, verbunden mit dem Auftrag:

1. Die Abgabe nach leistungs- und verbrauchsabhängigen Kriterien zu bemessen, nicht nur nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs und den gefahrenen Kilometern. Diesem Anliegen wurde in der Detailberatung mindestens teilweise Folge geleistet.

2. Den Nutzen des Schwerverkehrs für die Allgemeinheit breiter auszuleuchten. Hier steht der Bundesrat noch in der Pflicht.

3. Die Alpentransitabgabe mit einzubeziehen. Das macht der Bundesrat zwischenzeitlich; man muss sich immer wieder daran erinnern, dass diese Alpentransitabgabe – bei aller Problematik, die damit verbunden ist, z. B. im Kanton Tessin – die ehrlichste Art der Abgabe ist, weil damit wirklich der Transitverkehr und nicht der Binnenschwerverkehr belastet wird.

4. Den Anteil der Kantone an den effektiven Wegekosten und externen Kosten angemessen zu berücksichtigen. Das ist mit der jetzigen Vorlage gar nicht möglich.

Es kann nicht genügen, die LSVA-Frage lediglich auf die bilateralen Verhandlungen auszurichten. Die Parallelität mit der FöV-Vorlage und mit der Bahnreform ist mindestens so problematisch, aus meiner Sicht sogar problematischer. Diesen breiten Problemfeldern wurde bis heute einfach zu wenig Beachtung geschenkt.

Ich bitte Sie, das bereits im Rahmen einer möglichen Detailberatung zu tun und die Vorgaben so flexibel zu gestalten,

dass wir noch in der Lage sind, eine FÖV-Vorlage durchzuziehen, die bilateralen Verhandlungen glücklich abzuschliessen und letztlich auch die Bahnreform zu bewältigen.

Maissen Theo (C, GR): Die Gesetzesvorlage, die wir vor uns haben, stützt sich auf Artikel 36quater der Bundesverfassung ab. Ich erwähne dies aus drei Gründen:

1. Es ist eine Kann-Formulierung und keine zwingende Bestimmung. Man muss also diese Schwerverkehrsabgabe nicht einführen, sondern man kann es tun.

2. Im Verfassungstext ist festgehalten, dass es eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe sein kann. Auch hier ist also nicht zwingend, dass man eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einführt.

3. In Absatz 3 ist festgeschrieben, dass man die Auswirkungen auf Berg- und Randgebiete zu beachten habe, d. h., vor allem in bezug auf die Standortfrage für die Wirtschaft ist ein raumordnungspolitischer Aspekt enthalten.

Das Entscheidende ist nun, dass wir für diese Gesetzesvorlage mit Artikel 36quater der Bundesverfassung erst eine «halbe» Verfassungsgrundlage haben. Dieses Gesetz stützt sich nämlich gleichzeitig auf Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung ab, welcher aber noch nicht vom Volk beschlossen ist.

Ich glaube, es ist wichtig, dass wir uns das ins Bewusstsein rufen, denn damit ist praktisch ein obligatorisches Referendum zur LSVA verbunden. Denn je nachdem, wie wir diese Gesetzesvorlage ausgestalten, werden im Zusammenhang mit der Volksabstimmung über «die zweite Hälfte der Verfassungsgrundlage» entsprechende Diskussionen geführt.

Es sind drei Ziele, die wir mit der LSVA erreichen möchten. Wir möchten eine Finanzquelle für den öffentlichen Verkehr, eine Umlagerung von der Strasse auf die Schiene – also einen Lenkungseffekt –, und wir möchten gleichzeitig europakompatibel sein. Für mich ist nun entscheidend, dass wir diese drei Ziele mit einem Massnahmenbündel erreichen wollen. Wir diskutieren hier aber nur über eine Massnahme, was das Ganze nicht unproblematisch macht.

Wir haben hier die LSVA vor uns. Ausstehend ist die Diskussion über die Alpentransitabgabe (ATA), die in der Vernehmlassung ist. Schliesslich haben wir in diesem Rat auch einen Benzinzehner für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beschlossen. Im Gespräch ist eine CO₂-Abgabe, und der Nationalrat hat in der letzten Woche eine Energieabgabe auf nichterneuerbaren Energien beschlossen. All das sind Abgaben und Leistungen, die erbracht werden sollen und im Kontext zu sehen sind.

Das Resultat aus diesem Massnahmenbündel und diesen Zielen ist, dass wir Zielkonflikte haben. Wir haben auf der einen Seite Überlagerungen oder Interdependenzen im Sinne von kommunizierenden Röhren zwischen der LSVA und der ATA. Aber auch das Verhältnis bezüglich der Finanzierung über den Benzinzehner, die CO₂-Abgabe sowie die vom Nationalrat jetzt einmal als Erstrat beschlossene Energieabgabe dürfen nicht ausser acht gelassen werden.

Wir müssen uns vor allem der Frage stellen, wie sich diese Massnahmen auf den Wirtschaftsstandort Schweiz auswirken und welche Effekte wir binnenwirtschaftlich zu erwarten haben. Hier muss ich sagen, dass in der Botschaft zur LSVA diese Effekte auf die Binnenwirtschaft verharmlost werden. Kollege Bisig hat es bereits gesagt: Obwohl wir an und für sich die LSVA vor allem als Teil der Umsetzung des Alpenschutzartikels bezeichnen, müssen wir sehen, dass gegen 95 Prozent der entstehenden Belastung auf die Binnenwirtschaft entfallen und nur 5 Prozent den internationalen Alpen transit betreffen.

Generell heisst das für die Binnenwirtschaft bei z. B. 2,5 Rappen je Tonnenkilometer: Wenn wir künftig mit einem «40-Tönnner» herumfahren dürfen, kostet jeder Kilometer 1 Franken mehr. Wenn wir den Raum Schweiz betrachten, müssen wir berücksichtigen, dass wir mit «40-Tönnnern» nur in Teilbereichen herumfahren können, auch wenn sie generell bewilligt sind. Wir werden in vielen Gebieten weiterhin mit tieferen Nutzlasten fahren müssen; wobei die Kosten pro Tonne progressiv steigen, je geringer die transportierte Nutz-

last dieser Fahrzeuge ist. Bei weniger als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht fällt dann die LSVA allerdings ganz weg. Wir haben also die etwas eigenartige Situation, dass die Kosten je transportierte Tonne bei geringerer Nutzlast ansteigen und dann bei 3,5 Tonnen auf Null zurückfallen.

Wir haben in der Kommission gehört, dass das Ganze gar nicht so dramatisch sei. So wurde uns etwa am Beispiel des Joghurts vorgerechnet, dass die LSVA auf einen Becher von heute Fr. 1.20 eine Kostensteigerung von höchstens 0,12 bis 0,2 Rappen zur Folge habe. Ich möchte Ihnen einfach sagen: Mit dieser «Wirtschaftspolitik à la Joghurt» kann ich nichts anfangen, denn es ist eine Tatsache, dass sich die Kosten der Transporte um 20 bis 30 Prozent erhöhen werden.

Nun können Sie auf Seite 32 der Botschaft lesen, dass es sogenannte Anpassungsreaktionen geben werde. Es steht dort, man könne den Auslastungsgrad erhöhen, die Leerfahrten reduzieren, man könne Umwegfahrten ins Ausland machen, man könne die Fahrzeugflotte anpassen – was ja auch nicht kostenlos ist –, und man könne schliesslich den Transport auf die Schiene verlagern. Es wird dann festgestellt, dass als Hauptreaktion die Verlagerung auf die Schiene erfolgen dürfte.

Nun muss man einfach zur Kenntnis nehmen: Es gibt weite Teile in diesem Land, wo Sie diese Anpassungsreaktionen nicht durchführen können, vor allem nicht die Verlagerung auf die Schiene, weil wegen den Distanzen die Güterversorgung in der Fläche über die Schiene vielfach nicht möglich ist oder weil es gar keine Bahn hat. Wir haben auch die bessere Ausnutzung höherer Nutzlasten wegen den Gewichtsbeschränkungen auf Strassen nicht immer zur Verfügung, und schliesslich müssen wir wissen, dass wir vor allem im Berggebiet wenig Möglichkeiten für Rücktransporte haben. Wir haben zwar vielfach die Transporte für die Güterversorgung in die Täler, aber weil keine produzierende Industrie da ist, ist es nicht möglich, die Leerfahrten auszunützen. Die ganze Palette der angebotenen Anpassungsmöglichkeiten fehlt also im ländlichen Raum weitgehend. Das hat zur Folge, dass in diesen Gebieten die LSVA einfach als zusätzlicher Kostenfaktor für die Versorgung in der Fläche durchschlägt. In der Botschaft wird darauf hingewiesen, dass das pro Arbeitsplatz im schweizerischen Durchschnitt pro Jahr nur zusätzliche Kosten von 300 Franken zur Folge habe; in Gebirgskantonen wird jedoch eine Kostenerhöhung von 650 bis 1000 Franken pro Arbeitsplatz angenommen. Es wird in der Botschaft immerhin zugegeben, dass diese Annahmen ungenau seien.

Ich persönlich bin überzeugt, dass die Wirkung gravierender sein wird, vor allem weil man eine Kumulation aller Massnahmen in diesen Gebieten in bezug auf die Standortattraktivität in Betracht ziehen muss. Die Nachteile kumulieren sich, bei jeder Massnahme des Staates trifft es heute diese Gebiete meist stärker, und damit werden wir letztlich mit Arbeitsplatzverlusten zu rechnen haben, weil der Standort solcherart stetig schlechter wird. Damit wird im Gegensatz zu dem, was uns gesagt wird, mit der LSVA Regionalpolitik betrieben, und zwar im negativen Sinne.

Lassen Sie mich noch zwei, drei Überlegungen zur Kostenwahrheit im Verkehr anstellen. Einerseits betrifft die Kostenwahrheit im Verkehr die sogenannten Wegekosten, und da ist es klar, dass diese durch den Verkehr zu bezahlen sind. Sie werden auch beim Strassenverkehr weitgehend durch die Verursacher bezahlt. Zur Diskussion stehen heute andererseits die externen Kosten, und hier in einem ersten Schritt ein erstes Paket von 1,15 Milliarden Franken. Sie können das auf den Seiten 10 bis 12 der Botschaft nachlesen. Da sind eine Strassenunterdeckung von 17 Millionen Franken und die PSVA von 132 Millionen Franken enthalten, es sind ferner Unfallkosten von 20 Millionen Franken und Lärmkosten von 260 Millionen Franken berücksichtigt. Als «grosse Kosten» sind nach diesen Berechnungen die Gesundheitsschäden und Gebäudeschäden mit 720 Millionen Franken ausgewiesen.

Offensichtlich soll nun dieses erste Paket der externen Kosten politisch anerkannt sein, obwohl bezüglich der wissenschaftlichen Methoden, die dahinter sind, Fragezeichen zu

machen sind. Die methodischen Grundlagen sind nicht unbestritten. Zu bedenken ist auch, dass – wenn diese Berechnungsformel durchgeht – das auf andere Bereiche durchschlagen könnte und dass dies fast nicht mehr ohne grösste Nachteile vollziehbar wäre.

Ich möchte Sie bitten, im Sinne einer volkswirtschaftlichen Betrachtung zu beachten, dass wir mit diesem Modell der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe diese externen Kosten, wenn wir sie nun politisch anerkennen, im Grunde genommen zweimal bezahlen. Zum ersten bezahlen diese externen Kosten die Betroffenen, welche für diese Schäden bereits heute aufzukommen haben, sei das der Private bei den Gebäudeschäden oder seien es die öffentliche Hand, andere Körperschaften, die Krankenkassen usw. bei den Gesundheitsschäden. Sie bezahlen diese externen Kosten. Zum zweiten Mal bezahlt nun die Volkswirtschaft diese Kosten über die LSVA, aufgrund dieser Kostenrechnung als Korrektur, weil auf dem Markt diese externen Kosten nicht bezahlt würden, dergestalt, dass man die Mittel für einen anderen Zweck verwendet. Wenn man es korrekt gemäss Verursacherprinzip machen würde, müsste man diese externen Kosten einziehen und denen, die die Schäden zu tragen haben, auszahlen. Wir machen das nicht, das kann man akzeptieren, politisch festlegen; nur muss man sehen, dass in bezug auf das Verursacherprinzip die Logik fehlt.

Gleichzeitig – und das ist nun sehr störend – wird für den Schwerverkehr auf der Strasse praktisch jeder externe Nutzen abgestritten. Es wird gesagt, dass sozialer, regionalpolitischer und wirtschaftlicher Nutzen beim Bau einer Strasse abgegolten werde. Der übrige Nutzen des Schwerverkehrs werde durch den Preis, der auf dem Markt erzielt werde, abgegolten. Unberücksichtigt ist jedoch die Überlegung von Kollege Bisig zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungen, z. B. bezüglich der dezentralen Besiedlung als öffentliches, nicht bezahltes Gut. Hierzu wird in den Unterlagen festgehalten, dass man die Frage des externen Nutzens wissenschaftlich noch nicht abgeklärt habe. Ich möchte mich der Forderung von Kollege Bisig anschliessen, dass man das nachholt. Wenn wir von der Kostenwahrheit im Verkehr reden, dann stellen wir gleichzeitig fest, dass bei der Bahn im Gegensatz dazu die gemeinwirtschaftlichen Leistungen anerkannt sind. Wenn wir nun die Botschaft über die Bahnreform lesen, fehlt dort hingegen der Hinweis, dass auch die Bahn externe Kosten hat. Wir machen hier also etwas, was nach meiner Meinung intellektuell unredlich ist. Beim Strassenschwerverkehr verneinen wir die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, bejahen aber die externen Kosten, und bei der Bahn machen wir es einfach umgekehrt, obwohl es auch bei der Bahn externe Kosten gibt. Auch dort gibt es Unfälle; es gibt Lärm; es gibt im Bereich der Energiebeschaffung Kosten, die nicht bezahlt sind – denken wir an die Energie für die Bahn von den Kernkraftwerken, wo die ganze Haftpflichtfrage dem Staat überbunden ist.

Ich bewerte dieses Missverhältnis nicht. Sie können selber beurteilen, ob es beim heutigen Stand der Abklärungen bezüglich der Kostenwahrheit im Verkehr nicht auch Bereiche hat, wo man ebensowohl sagen kann: Es sind Unwahrheiten enthalten. Das Ganze ist für mich im Moment politisch instrumentalisiert. Ich möchte hier mehr Objektivität.

Einige Schlussfolgerungen: Ich kann mich – obwohl ich in der Kommission dem Rückweisungsantrag zustimmte – einer Lösung anschliessen, wenn sie insofern ausgewogen ist, als das Verhältnis der Abgaben bezüglich der Binnenwirtschaft stimmt – d. h. vor allem das Gesamtverhältnis zwischen der LSVA und der ATA – und wir hier die entsprechenden Möglichkeiten einbauen. Ich unterstütze auch das Argument, dass man mit dieser Vorlage einen Beitrag an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu leisten hat. Ich bin auch dafür, dass man damit Verkehrlenkung machen soll. Ich werde bei der Begründung des Antrages der Minderheit III zu Artikel 8 zeigen, dass das mit diesem Konzept funktioniert. Ich möchte jedoch, dass die Anliegen der Berg- und Randgebiete gemäss Verfassung berücksichtigt werden.

In diesem Sinne kann ich mit der Kommission dem Eintreten zustimmen, vor allem auch im Hinblick auf die aussenpoliti-

schen Signale und im Hinblick auf die Notwendigkeit, dass bei der Neat endlich langsam in Sicht kommt, wie die ganze Geschichte finanziert werden soll.

Onken Thomas (S, TG): Es ist zu dieser Vorlage schon viel Richtiges gesagt worden, namentlich von Kollege Küchler, den ich eigens erwähnen möchte, so dass ich einige dieser Argumente nicht zu wiederholen brauche. Aber ich möchte doch nochmals in Erinnerung rufen, dass sich wahrscheinlich kein Land dieser Welt derart oft und derart nachhaltig zum öffentlichen Verkehr bekannt hat – auch Gelegenheit dazu hatte, im Rahmen der direkten Demokratie –: Es hat ja gesagt zur «Bahn 2000»; ja gesagt zu einer milliarden schweren Neat, im Alleingang, selbstfinanziert; ja gesagt zu einem Alpenschutzartikel, der Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene, und ja gesagt zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, über die wir heute diskutieren.

Kein Land der Welt ist wahrscheinlich auch bereit, für seinen öffentlichen Verkehr derartige Tatbeweise zu erbringen, also für seine Bahnen derart tief in die Tasche zu greifen, für seine Schieneninfrastruktur und für die Scharnierfunktion als Transitland in Europa. Wir nehmen diese europäische Verantwortung durchaus wahr. Wir haben es in der Vergangenheit getan, wir werden es auch in Zukunft tun.

Die Niederländer sind ein Volk der Seefahrer und – so macht es den Anschein – auch der Lastwagenfahrer. Die Schweiz ist ein Volk der Bahnfahrerinnen und der Bahnfahrer. Die geradezu begeisterten Demonstrationen für die Bahn in ihrem Jubiläumjahr sind ein Ausdruck dieser Anhänglichkeit, dieser Verbundenheit mit dem öffentlichen Verkehr. Die schweizerischen Bahnen – nicht nur die SBB, sie aber vor allem – sind eine Klammer in diesem Land, sind ein Identitätsmerkmal; sie vernetzen dieses Land, sie helfen, es zusammenzuhalten.

Diesem wiederholt zum Ausdruck gebrachten demokratischen, politischen Willen unseres Volkes müssen wir Nachachtung verschaffen, den müssen wir vollziehen, und wir sollten ihn nicht hintertreiben. Das ist nämlich der Volksauftrag, den wir haben. Das ist die Maxime, die uns leiten soll, und nicht die Grün- und Weissbücher der Europäischen Union. Wobei diese ja noch nicht einmal schlimm sind – in ihnen ist schon viel von dem enthalten, dem wir auch nachleben –, schlimm ist aber der zögerliche, der lasche politische Wille in der Europäischen Union, dem, was auf dem geduldigen Papier steht, auch wirklich Nachachtung zu verschaffen und es umzusetzen.

Da muss ich schon sagen: Wir stehen in der Pflicht. Ich glaube, Kollege Bisig war es, der gesagt hat, man könne sich keinen weiteren Fehltritt erlauben. Das meine ich in der Tat auch. Die «Bahn 2000», die grossmehrheitlich angenommen wurde, ist mittlerweile zurückgestuft, etappiert, verwässert worden – sicher nicht ein Glaubwürdigkeitsgewinn für dieses Parlament. Die Neat, die das Volk auch gutgeheissen hat, hat sich als finanzielle Fehlkalkulation erwiesen, und es braucht einen zweiten Anlauf. Auch hier haben wir keinen Kredit gewonnen. Wir haben ganz offensichtlich die verkehrspolitischen Hausaufgaben zuwenig gut gemacht. Ein nochmaliges Versagen oder eine kleinkrämerische Rappenspalterei können wir uns hier tatsächlich nicht leisten.

Ich bin der Überzeugung, dass das eigentlich auch ohne Crashkurs mit einem vernünftigen Lastwagengewerbe möglich sein müsste. Die Entscheide sollen ja nicht gegen das Lastwagengewerbe fallen, so, wie die 100 000 Leute an den Bahnjubiläen nicht gegen die Lastwagen und gegen die Transportunternehmer sind. Sie wissen durchaus, wenn Sie den Begriff «Modal split» vielleicht nicht kennen, dass es eine vernunftvolle Aufteilung zwischen Schiene und Strasse braucht und dass das Lastwagengewerbe eine wichtige Funktion erfüllt und auch in Zukunft erfüllen wird.

98 Prozent der Leute sind aber wahrscheinlich Autofahrer, und sie leiden zum Teil unter dem wachsenden Lastwagenverkehr. Sie sind deshalb auch dafür, dass dieser von der Strasse auf die Schiene verlagert wird.

Der Strassenverkehr soll die Kosten tragen, die er verursacht, nicht mehr und nicht weniger; da müssen wir allerdings präzise sein – ich sage es noch einmal, das haben auch an-

dere schon angedeutet –: nicht sämtliche Kosten, sondern zunächst einmal die erfassbaren, die bezifferbaren Kosten; um noch genauer zu sein: die Kosten, über die heute ein politischer Konsens besteht, dass sie tatsächlich dem Schwerverkehr anzurechnen sind, und wo man fast nicht mehr daran vorbeikommt, das unisono zu anerkennen. In diesem Sinne sind diese Kosten meines Erachtens nicht mehr «extrêmement controversés», wie Herr Cavadini gesagt hat, sondern hier besteht heute ein politischer Konsens, dass es rund diese Milliarde ist. Ich bin übrigens froh, dass auch der Kanton Neuenburg diese leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe angenommen hat.

Nun sind wir in diesem Bereich allerdings nicht autonom, das ist klar. Wir sind in den europäischen Kontext eingebettet. Die Fiskalität ist ein Streitpunkt in den bilateralen Verhandlungen. Die Belastung der Strasse hat ihre Grenze. Noch sind hier vor allem in Europa nicht alle Abwehrfronten aufgeweicht, noch ist dieser Bewusstwerdungsprozess nicht abgeschlossen. Aber wir dürfen doch mit Genugtuung feststellen, dass wir bereits sehr viel erreicht haben. Die Pionierfunktion der Schweiz in der Verkehrspolitik ist heute evident. Die Europäische Union hat in verschiedenen Bereichen unsere Philosophie der Kostenwahrheit übernommen. Wir haben hier Schrittmacherdienste geleistet, auf die wir durchaus stolz sein können, und wir sollten sie weiterhin leisten.

Die Europäische Union hat den Grundsatz der Kostenwahrheit anerkannt. Sie hat anerkannt, dass das Alpengebiet ein ökologisch besonders sensibles Gebiet ist, dass erlaubt sein muss, dort entsprechende Abgaben zu erheben. Das ist immerhin beachtlich, und das kommt der Entwicklung in unserem Lande schon sehr weit entgegen. Wenn die EU einmal noch stärker in den kilometerlangen Staus ersticken sollte, die sie auf ihren verstopften Strassen bereits hat, wenn sie mit ihren Strassenbauprogrammen nicht mehr nachkommt und sich allenfalls, was Gott verhüten möge, die Ozonproblematik nochmals dramatisch zuspitzen sollte, dann wird wahrscheinlich auch die Europäische Union Hand bieten, ihre Grün- und Weissbücher in die Tat umzusetzen und wirkungsvolle Lenkungsabgaben, die ja marktwirtschaftliche Instrumente sind, einzuführen.

Es ist klar, es ist ja nicht das Transportgewerbe, das letztlich diesen Preis bezahlen wird, es sind die Konsumentinnen und Konsumenten, die hier zur Kasse gebeten, dann aber als Steuerzahlerinnen und Steuerzahler auf der anderen Seite wieder entlastet werden. Die Kosten sind doch einfach da, sie waren es schon in der Vergangenheit, sie sind es auch jetzt, und jemand muss sie bezahlen. Bisher war es vor allem die öffentliche Hand, die sie bezahlt hat.

In Zukunft sollen diese Kosten gerechter verteilt werden, soll der Schwerverkehr seinen Beitrag an die Kosten leisten, die er verursacht. Ich kann hier der Logik nicht folgen, die Kollege Maissen soeben bei der wirtschaftlichen Betrachtung entwickelt hat. Mag sein, dass dieses Joghurtbeispiel nicht das allerbeste ist, aber seine Rechnung stimmt letztlich auch nicht, weil sich plötzlich alles nur noch auf die Belastung des Schwerverkehrs und der Transporte beschränkt und weil er viele andere Komponenten wissentlich ausser acht lässt. Wenn ich mich von Thuis auf den San Bernardino herauf plage, Kollege Maissen, wünsche ich mir doch auch, dass mancher dieser Lastwagen auf der Schiene zirkulieren würde und nicht auf Ihrer schönen Alpenstrasse!

Wenn ich dann wieder höre, wie irgendwelche Impulsprogramme für den Tourismus verlangt werden, wenn ich das Wehklagen der Hotellerie höre, dann muss ich sagen: Hier geht es doch letztlich darum, dass wir unsere Strassen vom Schwerverkehr befreien, der auch wieder Auswirkungen auf das Tourismusgewerbe hat, das in Ihrem Kanton so wesentlich ist.

Im übrigen haben wir bereits eine Kompensation im Gesetz vorgesehen. Wir tragen den raumordnungspolitischen Effekten und den Auswirkungen auf Gegenden, die bahnmässig unzureichend erschlossen sind, ja Rechnung. Das war Ihr Anliegen, das breite Unterstützung gefunden hat und das wir aufgenommen haben. Hier ist letztlich auch noch ein Ausgleich möglich.

Schliesslich wird die LSVA zwar nicht zu diesem Zweck erhoben, aber wir setzen sie jetzt dafür ein: für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, der Grossprojekte, die im Gang sind. Der Ständerat hat dazu ausdrücklich ja gesagt. Der Nationalrat hat diesem Aspekt sogar noch ein grösseres Gewicht gegeben. Er baut diese LSVA zu einem eigentlichen Pfeiler der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aus und wird darüber in der nächsten Woche diskutieren und Beschluss fassen. Auch hier brauchen wir eine entsprechend hohe leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

Wir alle wissen – das sage ich schon im Hinblick auf die gestellten Anträge zum Tarif –, dass wir bei der Aufhebung der 28-Tonnen-Limite, die uns unausweichlich ins Haus steht, spätestens aber mit dem Auslaufen des Transitvertrages, eine LSVA von 2,5 Rappen brauchen. Das ist sozusagen der «Break-even-Punkt», den wir erreichen müssen. Wenn wir darunter bleiben, machen wir genau das Gegenteil von dem, was wir eigentlich wollen, nämlich wir begünstigen mit dem Produktivitätsgewinn, der durch die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite entsteht, die Strasse und benachteiligen die Schiene. Wir müssen also erreichen, dass hier wenigstens ein bescheidener Lenkungseffekt zugunsten der Schiene erreicht werden kann. Dazu braucht es unausweichlich eine LSVA von mindestens 2,5 Rappen. Auch das genügt ja noch längst nicht, damit der Strassenverkehr wirklich sämtliche seiner verursachten Kosten trägt.

Wenn man darunter bleibt, was geschieht dann? Will man denn eine höhere ATA? Die kommt auch noch, ist höchst umstritten und hat problematische regionale Auswirkungen. Da muss ich sagen: In Abwägung dieser beiden Instrumente ziehe ich doch eine etwas höhere LSVA einer möglicherweise, für einzelne Kantone jedenfalls, ausserordentlich problematischen Alpentransitabgabe vor.

Deshalb plädiere ich dafür, in Konsequenz klarer Volkssentscheide hier Hand zu bieten zu einer vernünftigen und tragbaren Vorlage. Die Vorlage der Mehrheit ist das. Ich bitte Sie, auf diese Vorlage einzutreten und auf alle Fälle den Rückweissungsantrag Cavadini Jean abzulehnen.

Die EU braucht hier auch Klarheit. Sie soll wahrnehmen, dass wir auf diesem Gebiet folgerichtig voranschreiten und nicht wieder zaudern und zögern, nur weil die bilateralen Verhandlungen im Moment ins Stocken geraten sind. Wir müssen unseren verkehrspolitischen Weg weitergehen, er war bisher vorbildlich, und auch die Europäer sind uns auf diesem Weg in vielen Punkten gefolgt.

Gentil Pierre-Alain (S, JU): Je crois qu'au moment de se prononcer sur l'entrée en matière et, à titre subsidiaire, sur la proposition de renvoi Cavadini Jean, il importe de rappeler les quatre principaux éléments qui ont conduit le Conseil fédéral et notre Conseil à présenter le projet de redevance dont nous discutons aujourd'hui:

1. Le premier élément qui a conduit à cette proposition d'introduction d'une redevance poids lourd est le principe général de la couverture des coûts par ceux qui les occasionnent. De ce point de vue-là, il est incontestable – et de nombreuses études l'ont démontré – que les poids lourds ne couvrent pas les coûts qu'ils occasionnent à la collectivité en matière de pollution, de bruit et d'accidents notamment. Selon les calculs de l'administration qui figurent dans le message, on peut chiffrer ce coût à 50 centimes par kilomètre parcouru. On peut assurément discuter – et M. Cavadini l'a fait tout à l'heure – les détails de ce calcul et les ordres de grandeur, mais le principe général de ce défaut de couverture des coûts externes par les poids lourds est établi. Il n'est pas contestable et il appartient à la loi que nous devons discuter aujourd'hui de rétablir l'équilibre.

2. Le deuxième aspect consiste en l'élément de participation au financement des projets d'infrastructures de transports publics des prochaines décennies. De ce point de vue-là – et on en a longuement débattu au moment de la discussion sur les NLFA –, il est clair et normal que les poids lourds contribuent au financement de ces projets d'infrastructures.

3. Le troisième aspect, c'est le principe général du transfert du transport des marchandises de la route au rail. Ce principe

est contenu dans l'initiative des Alpes qui a été acceptée par le peuple et il a donc une très forte légitimité. Il implique des mesures d'incitation, dont notamment cette taxe qui permettra de situer le coût des transports routiers à son juste étirage. 4. Le dernier élément – c'est celui qui conduit M. Cavadini à présenter une proposition de renvoi –, c'est la dimension internationale, qui doit nous pousser à agir en concertation avec nos voisins européens pour harmoniser nos pratiques et définir une politique générale de transport au niveau européen à long et à moyen termes.

Si M. Cavadini a raison de nous faire remarquer que le quatrième volet de ce problème se trouve actuellement dans un brouillard relativement épais, il demeure cependant que nous avons au moins trois autres bonnes raisons d'entrer en matière parmi lesquelles deux mandats constitutionnels, ce qui me paraît largement suffisant. Même si les négociations bilatérales tardent à se concrétiser, la redevance sur le trafic poids lourd doit être introduite sans délai pour des raisons de vérité des coûts et pour des raisons qui ont également trait au trafic intérieur, qui ne sont donc pas touchées par les ralentissements du dossier international.

Je vous invite donc à entrer en matière et à rejeter la proposition de renvoi Cavadini Jean.

Danioth Hans (C, UR): Der von der Schweiz auf Verfassungsebene grundsätzlich bejahte neue Schritt in Richtung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) kann verschiedene Attribute beanspruchen; wir haben es gehört. Die LSVA ist in der Tat das Kernstück im Mosaik zahlreicher Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Erwartungen in die Wirksamkeit dieses finanziellen Steuerungsinstrumentes sind hoch, man kann ihm ohne Übertreibung eine entscheidende Rolle in der nationalen, aber auch in der internationalen Verkehrspolitik zumessen. Mit der LSVA sind zwar belleibe nicht alle Probleme gelöst, aber ohne LSVA geht nichts in der Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, und es geht nichts in der finanziellen Absicherung der Neat: Die LSVA ist deren zentraler Bestandteil.

Es geht aber auch nichts in einem erfolversprechenden Abschluss der bilateralen Verhandlungen über das Landverkehrsdossier. Die Perpetuierung des jetzigen Zustandes – das möchte ich meinem Kollegen Theo Maissen sagen – ist eben nicht nichts, sondern es ist die Perpetuierung der pauschalen, also ungerechten Belastung des Schwerverkehrs, wie wir das heute haben. Ebenso, wie die Notwendigkeit zur Umsetzung des Verfassungsauftrages unbestreitbar ist, ist die Einsicht wichtig, dass der Erfolg dieser mannigfaltigen Zielsetzungen entscheidend von den Modalitäten der Ausgestaltung abhängt. Wie kaum in einem vergleichbaren Fall müssten überproportionale oder ungenügende Ansätze, müsste ein falscher Zeitpunkt der Einführung und müssten ungeeignete Methoden der Vollzugspraxis die Gefahr eines Scheiterns des ganzen Unternehmens heraufbeschwören. Sachliche Fundiertheit und politische Ausgewogenheit sind in gleicher Weise gefordert, und ich meine einmal mehr, Augenmass ist gefragt, denn nur so wird die innen- und aussenpolitische Akzeptanz erreicht werden können.

Angesichts der bilateralen Verhandlungen, die nun zumindest einen gewissen Stillstand oder einen Rückschlag erlitten haben – der Stillstand kann ja auch heilsam sein –, muss man auch bedenken, dass wir an einer kritischen Lösung des Problems der Belastung des Güterverkehrs generell nicht vorbeikommen. Die Position von Österreich ist als Argument gegen die schweizerischen Forderungen für die Transitgüterfiskalität ins Feld geführt worden, etwa nach dem Motto: Weil wir Österreicher nicht mehr für die Brenner-Durchfahrten bekommen, sind wir dagegen, dass die Schweiz höhere Tarife am Gotthard zugestanden erhält. Das ist ja das eigentliche Dilemma der beiden Alpenländer in der Verkehrspolitik: Beide haben sensible Räume, welche von Brüssel anerkannt sind. Während Österreich sich an die Vorschriften der EU halten muss oder kann, müssen wir diese nun aushandeln. Hier wird es unerlässlich sein, wie ich das mit meiner Einfachen Anfrage gefordert habe, dass der Bundesrat zumindest – vor

allem, wenn er in den unteren Bereichen der LSVA und der ATA bleibt, die ja zusammenhängen – Schutzklauseln durchsetzen kann, die diesen Namen auch verdienen.

Ein Dilemma – hier pflichte ich den Bedenken und Sorgen durchaus bei, wie sie von einzelnen geäußert wurden, vor allem von Herrn Kollege Maissen – betrifft natürlich die innenpolitische Belastbarkeit mit der LSVA bzw. die Belastung des Güterverkehrs.

Herr Bisig hat die ominöse Zahl von 5 Prozent des ganzen Verkehrs genannt. Ich möchte aus dem Protokoll vom 9. April 1997, Seite 15, der Kommission folgenden Satz zitieren, der von der Verwaltung bzw. vom kompetenten Herrn Christian Küng geäußert wurde: «Der Anteil des Transitverkehrs in der Schweiz beläuft sich auf etwa einen Zwölftel der insgesamt rund 12 Millionen Tonnen Verkehrsleistungen auf der Strasse, Basis 1993.» Die Tendenz ist wachsend; insbesondere am Gotthard nimmt der Transitverkehr jährlich um gegen 10 Prozent zu. Es sind also mehr als 5 Prozent, und vor allem muss man die gesamte Zahl sehen, nämlich die nun über eine Million Fahrzeuge, die jährlich über den Gotthard fahren. In diesem Punkt haben die Ausführungen von Herrn Maissen die Problematik der Berechnung der externen Kosten aufgezeigt.

Ich persönlich glaube, dass es vertretbar ist, wenn man die erste Phase der Unfallkosten und der Umweltbelastung berechnet, jetzt aber von weitergehenden Schritten Umgang nimmt und damit auf eine weitere Erhöhung verzichtet. Man muss auch sagen – es ist von den Vertretern der Verwaltung und vom Bundesrat erklärt worden –, dass gesamthaft eine Verteuerung des Güterverkehrs eintreten wird; das ist unbestreitbar. Man rechnet mit 1 Prozent Teuerung. Hier sind diese Zahlen zu nennen.

Es muss im weiteren darauf geachtet werden, dass das Verhältnis zwischen flächendeckender Belastung des Schwerverkehrs durch die LSVA einerseits und die Belastung des Transitverkehrs andererseits, die ja durch die ATA erfolgen soll, in einer gewissen Relation ausfallen muss. Sie kennen die Botschaft des Bundesrates; ich habe erhebliche Zweifel, ob diese so umgesetzt werden kann. Wenn man nun beispielsweise sagt, man müsse eine tiefere LSVA einführen, um das schweizerische Transportgewerbe und damit die schweizerische Wirtschaft bzw. den Konsum nicht übermässig zu gefährden, dann ist klar, dass wir die Alpenbelastung so erhöhen müssen, dass eine Verlagerung erfolgen kann. Sonst wäre das ganze Land überschwemmt, nicht nur mit «28-Tönnern», sondern mit «40-Tönnern». Das würde dazu führen, dass beispielsweise bei 0,6 Rappen, wie ein Minderheitsantrag nun lautet, aus den uns zur Verfügung stehenden Zahlen – wenn ich das richtig interpretiert habe – für einen Lastwagen von Basel nach Chiasso eine LSVA von etwa 80 Franken resultiert. Das heisst: Wenn wir also nur schon auf diese Gesamtfiskalität von 300 bis 400 Franken kommen wollen; die von der EU akzeptiert wird und die nach unserer Meinung zu tief ist, dann müssten wir entsprechend eine Alpentransitabgabe zwischen 300 und 400 Franken erheben – eine Forderung, die sehr wahrscheinlich vom Tessin und anderen Gegenden nicht positiv aufgenommen würde.

Dazu kommt, Herr Küchler hat es erwähnt, dass mit der schrittweisen Aufhebung der 28 Tonnen eine zusätzliche Transportlawine auf die Schweizer Strassen zukommen wird und dass wir hier die Problematik der Bahnsanierung vergessen können, wenn wir diese Produktivität nicht abschöpfen können.

Es ist unter den gegebenen Umständen nur verständlich, dass sich die zentralen Auseinandersetzungen um die Höhe drehen. Ich persönlich bin sogar der Meinung, dass wir heute keine zuverlässige Höhe einer Abgabe bezeichnen können. Das ist nicht möglich. Wichtig scheint mir, dass der Bundesrat einen Gebührenrahmen und damit auch einen Handlungsspielraum zugebilligt erhält, der es ihm ermöglicht, die bisherige, vom Schweizervolk doch mehrheitlich abgestützte Verkehrspolitik weiterzuführen.

In diesem Sinne schlage ich Ihnen auch vor, auf den Entwurf einzutreten.

Persönlich lehne ich den Antrag Cavadini Jean ab. Mit einem Rückweisungs- oder gar mit einem Nichteintretensentscheid würden wir im gegenwärtigen Zeitpunkt aussenpolitisch ein völlig falsches Signal aussenden. Wir würden damit unseren Willen in Frage stellen, unsere eigenen Grundsätze umzusetzen, und wir würden vor allem unsere Verpflichtungen aus dem Transitabkommen relativieren.

Ich glaube, dass das, was die Schweiz nun in Europa einbringen kann und muss – da dürften wir uns über alle Grenzen hinweg einig sein –, die Vertragstreue ist. Ein Staat, der jederzeit das ganze Vertragswerk und damit die Vertragstreue in Frage stellt, wenn es um die Festlegung einiger Rappen geht, wird bei den Verhandlungen auch weniger Kredit erhalten.

Wenn wir jetzt diese Vorlage, die eine bewusste, eine beabsichtigte Parallelität zur FöV-Vorlage erhält, Herr Bisig, zurückweisen, macht es mir den Anschein, als ob wir unseren Verkehrsminister auf einen Hochseilakt schicken, der dann vollführt werden muss, nachdem wir ihm das Netz weggezogen haben. Ich glaube, dass uns das erfolgreiche Wirken unseres Verkehrsminister, seine Zielstrebigkeit und seine Standfestigkeit zu wichtig sind, als dass wir dies riskieren wollen.

Ich empfehle Ihnen daher, den Rückweisungsantrag abzulehnen und auf den Entwurf einzutreten. Ich glaube, dass die Anträge der Kommission auch hier mehrheitsfähig sein dürften.

Uhlmann Hans (V, TG): Es sind nun sehr viele zutreffende, teilweise natürlich auch übertriebene oder untertriebene Argumente für und gegen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) vorgebracht worden. Ich kann mich deshalb sehr kurz fassen.

Eigentlich möchte ich zuerst feststellen, dass die sehr differenzierten Ausführungen mit Bezug auf die kritische Beurteilung von Herrn Bisig durchaus meiner Einschätzung entsprechen. Die pauschale Schwerverkehrsabgabe wurde ja 1994 – das wissen wir – um 30 Prozent erhöht; das Volk hat dem zugestimmt. Jetzt soll im Alleingang – mindestens in den ersten Jahren – eine Verzehnfachung dieser Steuer vorgesehen werden. Zu bezahlen hätte das praktisch vollständig der Wirtschaftsstandort Schweiz. Wir können uns – das meine ich sehr ernst – derart massive, hausgemachte Wettbewerbsnachteile schlicht nicht mehr leisten.

Die Politik und die Politiker sind doch eigenartig. Es scheint, dass in dieser Frage sogar die Linke nicht mehr weiss, was die Rechte tut. Da beschliessen wir Investitionsprogramme und versuchen Massnahmen zur Wirtschaftsförderung zu beschliessen, und in der gleichen Session wollen wir Beschlüsse fassen, die jeden Ansatz zum Aufschwung abwürgen.

Ich bin mir bewusst, dass wir gemäss Verfassung und auch gemäss einer Übergangsbestimmung zur Bundesverfassung bis im Jahr 2004 die pauschale Schwerverkehrsabgabe durch eine LSVA ablösen müssen. Da bin ich auch überhaupt nicht dagegen. Ich meine aber: Hier muss besser koordiniert werden. Ich mache auch dem Bundesrat keinen Vorwurf; er wollte natürlich diese Vorlagen möglichst schnell vom Tisch haben. Nun stellen wir aber doch fest, dass die Zusammenhänge viel grösser sind, als das vielleicht am Anfang angenommen worden ist.

Es wurde gesagt: die Neat, dann die bilateralen Verhandlungen, die Mittelverwendung, die Alpentransitabgabe, die leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe. Das sind Fragen, die koordiniert werden müssen. Es ist etwas gefährlich, wenn wir jetzt im Interesse der bilateralen Verhandlungen sagen, es würde bei einer Rückweisung ein falsches Zeichen gesetzt. Ich meine, das falsche Zeichen wäre eher gesetzt, wenn wir jetzt Beschlüsse fassen würden, ohne dass wir von der EU einen echten Willen zur Umsetzung des kombinierten Verkehrs und zur Belastung des Güterstrassenverkehrs erwarten können.

Ich meine: Wir müssen uns wirklich bewusst werden, welche Auswirkungen die Einführung der LSVA mit sich bringt. Die Belastung trifft vorwiegend den Binnenverkehr. Ich streite da

nicht um 5 oder 10 Prozent; es kommt ja immer darauf an, wie man sie berechnet. Ich würde aber meinen, es sei nur ein kleiner Teil, der durch den Transitverkehr gedeckt werden könnte.

Alles andere betrifft den Binnenverkehr. Stellen Sie sich einmal vor, was das bedeutet! Herr Onken hat gesagt, selbstverständlich könne man das nicht den Transporteuren anlasten, das werde dann der Konsument bezahlen. Ich möchte Herrn Onken wieder daran erinnern, wenn eine Vorlage da ist, durch welche dann der Bürger, der Konsument belastet wird. Es ist eine Tatsache, dass wir in unserem Land das vordergründige Ziel, nämlich die Verlagerung des Gütertransportes von der Strasse auf die Schiene, nie erreichen werden. Die Wege sind zu kurz, wir haben ja gar keine grossen Strecken. Wenn schon, dann müsste in erster Linie im grossen europäischen Raum Hand geboten werden. Bei uns in unserem Land ist die Feinverteilung praktisch über das ganze Land notwendig. Es lohnt sich nicht, auch wenn man eine Belastung auferlegen würde, die Produkte zwei, drei Mal umzuladen. Das macht schlussendlich niemand. Ich weiss, es sind die Umfragen der Astag, die von 3 Prozent sprechen; das ist auch eine einseitige Umfrage. Aber es ist eine logische Tatsache, dass die Umladung von der Strasse auf die Schiene bei kurzen Distanzen nicht greift. Ich meine, Herr Küchler, Präsident der Litra, selbst wenn diese Vorlage wirklich das Herzstück des öffentlichen Verkehrs ist – was ich jetzt einmal bezweifle –, dieses Ziel wird die Litra und wird auch Herr Küchler mit Hilfe des Herzstückes nicht erreichen.

Ich stimme jetzt einstweilen dem Rückweisungsantrag Cavadini Jean zu. Ich bin mir aber bewusst, dass wir damit wahrscheinlich wenig Chancen haben werden. Ich bitte Sie aber, bei Artikel 8 der Minderheit III zuzustimmen. Ich werde mich noch dafür einsetzen.

Rochat Eric (L, VD): Tout a été dit ou presque sur l'opportunité et le montant souhaitable de la redevance qui nous est soumise aujourd'hui dans son principe. Qu'elle soit nécessaire à la réalisation des transversales alpines, à la concrétisation de la votation populaire sur l'initiative des Alpes, qu'elle pénalise lourdement ces mêmes régions alpines dans leur trafic de marchandises ou qu'elle impose aux transporteurs routiers suisses des contraintes qu'ils jugent insupportables, qu'elle ait finalement peu d'impact sur le transfert de la route au rail, j'aimerais relever les doutes fondamentaux qui sont les miens, qui sont aussi ceux de MM. Bisig et Maisen, pour ne citer qu'eux, devant les résultats de l'évaluation des coûts externes de la route, résultats qui prennent si peu en compte les avantages externes du trafic routier. J'ai parfois l'impression qu'il s'agit d'un lapin qui sort de son chapeau, lorsque je vois ce 1,1 milliard de francs attribué aux coûts externes des transports routiers. Et cela me rappelle immanquablement le mauvais roman de la prétendue mort des forêts que nous avons vécu il y a une quinzaine d'années.

Je souligne aussi l'échec des négociations bilatérales sur le sujet, échec qui était programmé depuis dix ans. Je regrette infiniment qu'il affecte aujourd'hui l'entier du processus de rapprochement avec l'Europe.

J'aimerais rappeler un paradoxe. Aujourd'hui, les autobus et les cars sont assimilés à des poids lourds, mais ils bénéficient de conditions particulières: ils ne paient que 650 francs par an. La loi qui est soumise à notre approbation les imposera, si mes renseignements sont exacts, à hauteur de 22 500 francs par an, soit 35 fois plus, si l'on tient compte de leur poids de 18 à 19 tonnes et de 50 000 kilomètres qu'ils pourraient parcourir chaque année. Je n'ose pas croire que la loi ait pour but de diminuer l'attrait touristique de nos régions de montagne à des fins, une fois de plus, de protection. Dans son message du 27 janvier 1992, le Conseil fédéral disait: «Dans sa forme actuelle – c'est-à-dire forfaitaire –, la redevance ne saurait être prorogée que pour une durée bien déterminée, à savoir jusqu'à son remplacement par une redevance qui soit à la fois fonction des prestations et harmonisée aux règles de la CE.» Dans ses explications à l'intention du peuple suisse à l'occasion de la votation populaire du

20 février 1994 à propos de cette même redevance sur le trafic poids lourds, le Conseil fédéral disait: «La future redevance sera harmonisée, si possible, avec les projets européens en la matière.» Et plus bas: «En modernisant sa redevance sur le trafic des poids lourds, notre pays contribuera à nouveau à une politique des transports qui garantisse un meilleur équilibre entre la route et le rail. Toutefois, la Suisse ne pourra introduire sa nouvelle redevance en solitaire, mais devra la faire, dans la mesure du possible, en coordination avec la CE.»

Le Conseil fédéral exprimait alors clairement au peuple suisse sa volonté de coordonner le système de redevance avec les pays qui nous entourent et, particulièrement, la Communauté européenne. Il savait l'inutilité, l'impraticabilité de faire cavalier seul. S'il ajoutait «dans la mesure du possible», c'était pour affirmer sa volonté de se battre pour obtenir, et un tel accord, et une telle coordination.

Il y a encore quelques semaines le Conseil fédéral nous annonçait toucher au but. Las! le soufflé est retombé entre autres pour une regrettable affaire d'indexation. Nous savons tous que le tarif de nos redevances ne pourra différer fondamentalement ni durablement de celui des pays qui nous entourent et qui assument aujourd'hui déjà plus que leur part du transit alpin. L'opposition des associations de transporteurs européens au montant que nous envisageons ne peut pas non plus nous laisser indifférents. Et nous avons vécu ces jours derniers en petit ce qui pourrait se passer selon nos décisions.

Décider aujourd'hui du système et du montant des redevances ne serait-ce pas finalement une nouvelle fois provoquer nos partenaires de négociations, comme le peuple suisse a jugé bon de le faire avec l'initiative des Alpes? Ne serait-ce pas les encourager une fois encore à fermer leurs portes jusqu'à meilleure disposition de notre part?

La Constitution fédérale nous enjoint à mettre en exécution l'article 36quater, mais nous rappelle aussi que les dispositions actuelles sont valables au plus tard jusqu'en 2004. En décidant de repousser notre décision au-delà de la conclusion des négociations bilatérales, nous laissons une marge de manoeuvre au Conseil fédéral, nous témoignons d'une nécessaire souplesse face à l'Union européenne, et nous évitons d'affaiblir notre Parlement en le contraignant à revenir rapidement sur une décision souveraine quelques mois seulement après l'avoir adoptée.

Je vous recommande très pragmatiquement de soutenir la proposition de renvoi Cavadini Jean.

Inderkum Hansheiri (C, UR): Wie jedes Geschäft weist auch die Vorlage über die LSA positive und negative Aspekte auf. Auch hier gilt es, aus einer gesamtheitlichen Sicht eine Abwägung der Vor- und Nachteile, der Stärken und Schwächen vorzunehmen. Diese Stärken und Schwächen sind im Verlaufe dieser Debatte genannt worden; ich will sie nicht wiederholen.

Was ist die gesamtheitliche Sicht? Welches ist das Kriterium? Ich meine, das Kriterium sei eine neue, der Zeit angepasste Verkehrspolitik. Die bisherige Verkehrspolitik war ja schwergewichtig eine infrastrukturelle und eine sektorielle.

Die neue Verkehrspolitik muss unter anderem von den folgenden Einsichten ausgehen bzw. die folgenden Aspekte aufweisen:

1. Der Verkehr ist ein sozialer und vor allem ein Wirtschaftsfaktor, mithin Teil unseres sozialen und wirtschaftlichen Geschehens.
2. Verkehr bedeutet Mobilität. Diese Mobilität sollte aber nicht ausufernd, sondern irgendwie tragbar sein. Daher ist eine von der Verkehrspolitik zu beantwortende wesentliche Frage: Was kann denn sachlich und politisch zu einer auf Dauer tragbaren Mobilität beigetragen werden?
3. Es gilt – zumal in der heutigen Zeit –, Rücksicht auf Raum und Umwelt zu nehmen.
4. Meines Erachtens müssen wir auch die verschiedenen Verkehrsträger übergreifend betrachten. Jedem Verkehrsträger soll vor allem derjenige Verkehr zukommen, für den er das geeignete Transportmittel ist. Damit verbunden ist aber

auch die Feststellung, dass kein Verkehrsträger, insbesondere nicht der Strassenverkehr bzw. die Strasse, verteufelt werden darf.

Welche Folgerungen ergeben sich daraus bezüglich der LSA? Ich meine, die Folgerung ist klar: Die Einführung der LVA ist richtig, vor allem mit Blick auf die Postulate der Kostenwahrheit, der Rücksichtnahme auf Raum und Umwelt, aber auch auf das Postulat, jedem Verkehrsträger denjenigen Verkehr zuzuweisen, für welchen er das geeignete Transportmittel darstellt. Natürlich ergeben sich daraus die bereits erwähnten Reibungsflächen innenpolitischer und aussenpolitischer Natur.

Innenpolitisch geht es nebst dem Postulat der Kostenwahrheit um die Durchsetzung des Alpenschutzartikels. Ich bin mir bewusst, dass der Kanton, den ich hier zusammen mit Hans Dänioth vertreten darf, nicht wenig zur Annahme der Alpen-Initiative beigetragen hat, und ich sehe die Schwierigkeiten, die wir nun mit der Durchsetzung dieser Verfassungsbestimmung haben, durchaus. Aber es ist ein Entscheid von Volk und Ständen, den wir in gut demokratischer Manier zu beachten haben. Innenpolitisch geht es sodann vor allem auch darum, dass die Berg- und Randgebiete aus den erwähnten Gründen möglichst keine Nachteile erleiden. Artikel 36quater der Verfassung – ich verweise auf Absatz 3 – trägt diesem Anliegen Rechnung. In der Vorlage des Bundesrates wurde dieser Verfassungsauftrag jedoch nicht aufgenommen; es findet sich dazu lediglich ein Hinweis in der Botschaft. Die Kommission schlägt diesbezüglich eine Ergänzung von Absatz 4 vor, die aber meines Erachtens den verfassungsmässigen Auftrag zu wenig gewichtet. Daher werde ich in der Detailberatung noch einen entsprechenden Antrag unterbreiten.

Aussenpolitisch – es ist mehrfach erwähnt worden – sind wir mit den Schwierigkeiten im Dossier Landverkehr im Rahmen der bilateralen Verhandlungen mit der EU konfrontiert. Es geht hier selbstverständlich nicht darum, eine Debatte über diese bilateralen Verhandlungen zu führen. Ich gestatte mir aber immerhin die Bemerkung, dass es nach meiner ganz bestimmten Überzeugung durchaus legitim ist, wenn unser Land Gewähr dafür erhalten will, dass die Verkehrsanlagen, welche wir schliesslich aufgrund eines völkerrechtlichen Vertrages gegenüber der EU zu erstellen haben, auch tatsächlich benützt werden.

Ich möchte Ihnen meinerseits beantragen, auf die Vorlage einzutreten.

Marty Dick (R, TI): De plus en plus, les décisions que nous sommes appelés à prendre semblent se réduire à un affrontement entre deux camps irréductibles, deux camps qui s'affrontent: pour ou contre l'économie. Eh bien, une fois encore, j'affirme, et j'y insiste, qu'il est tout à fait arbitraire d'établir l'équation qui voudrait que ceux qui sont pour une taxe aussi modeste que possible sont ceux qui sont favorables à l'économie, alors que tous les autres sont ceux qui sont contre. Ce n'est pas comme ça.

La réalité est qu'aujourd'hui nous avons une situation tout à fait absurde dans le domaine des transports. Les trains se vident et les poids lourds envahissent de plus en plus notre réseau routier. Plus absurde encore, la moitié de ces poids lourds sont vides. Malgré la crise, malgré l'absence de toute croissance économique, le trafic des poids lourds a continuellement progressé au cours de ces dernières années. Notre infrastructure routière ne peut de toute évidence pas être adaptée à cette croissance, et il est évident que des mesures rigoureuses sont nécessaires pour éviter un «black-out» de tout notre système routier. Comment ne pas comprendre qu'un tel «black-out», qu'une telle situation aurait de très graves conséquences pour l'ensemble de notre économie?

On doit s'efforcer de voir et de regarder un peu plus loin que le bout de son nez. J'ajoute qu'il est vrai que la taxe en question va aussi s'appliquer aux autobus. Et, comme certains milieux n'ont pas manqué de me le faire remarquer, cela va à l'encontre des intérêts du tourisme. Intérêts que, comme vous le savez très bien, je suis censé représenter et défendre. Or, quels sont les intérêts véritables du tourisme? Quels sont les

intérêts de cette branche économique parmi les plus importants du pays (300 000 places de travail en Suisse qui ne peuvent être délocalisées à l'étranger)? C'est de faire rouler encore plus d'autobus dans notre pays aujourd'hui, avec plein de touristes, ou d'adopter des mesures-cadres aptes à garantir une protection efficace de notre paysage, de la qualité de l'air que nous respirons, bref de la qualité de vie dans notre pays? La réponse me paraît évidente.

Mais si j'interviens dans ce débat, c'est surtout à cause d'une affirmation de M. Bisig, une affirmation et une position qui m'ont fait et me font littéralement bondir.

Sa position, et il n'est hélas pas le seul à en défendre une pareille, consiste plus ou moins à dire: «Maintenons la taxe sur les poids lourds aussi modeste que possible – une taxe que le peuple suisse veut, et il est tout à fait inutile d'en discuter aujourd'hui –, nous pourrions d'autant plus augmenter la taxe de transit alpin.» On croit rêver. Avons-nous vraiment perdu toute notion de solidarité dans notre pays, toute capacité d'avoir une «staatspolitische Vision»? Savez-vous vraiment ce que signifierait une taxe de transit alpin lourde pour le seul canton qui est au sud des Alpes? C'est la liquidation, la fin de son «Wirtschaftsraum». C'est vrai, on parle de compensation. On ne sait pas encore très bien comment et de quelle façon elle sera versée. On sait seulement que cette compensation ne peut être accordée aux entreprises qui ont payé la taxe, car cela constituerait une discrimination envers les entreprises européennes. Pour éviter cette discrimination, on accepte allègrement d'introduire une discrimination à l'intérieur de notre pays en mettant «out» le «Wirtschaftsraum» tessinois.

Permettez-moi simplement de vous dire que c'est inacceptable. Je n'hésite pas à dire que c'est honteux qu'on puisse allègrement discuter et proposer une solution de ce genre. Pourquoi alors – permettez-moi de vous poser la question – ne pas introduire une taxe pour les poids lourds qui traversent le Baregg, la Sarine ou le Sattel, cher Monsieur Bisig? Ces problèmes méritent une plus grande considération. Il me paraît tout à fait inacceptable de vouloir militer, uniquement dans l'intérêt du nord des Alpes, en faveur d'une taxation des poids lourds – la taxe que l'on discute aujourd'hui – aussi basse que possible en spéculant sur l'augmentation ultérieure de la taxe de transit alpin. Cette considération s'imposait, et cette dimension politique du problème ne saurait être tout simplement sacrifiée sur l'autel de prétendus intérêts économiques.

Je suis favorable à l'entrée en matière et opposé à la proposition de renvoi Cavadini Jean.

Bloetzer Peter (C, VS): Die Vorlage des Bundesrates über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ist ein bedeutendes Element für die Umsetzung der Verkehrspolitik unseres Landes. Wenn wir im Sinne unserer Verkehrspolitik der Forderung nach Mobilität in einem umweltverträglichen Rahmen entsprechen wollen, braucht es nicht nur ein verbessertes Angebot auf der Schiene und die hierzu notwendige Infrastruktur, sondern es braucht auch die notwendigen fiskalischen Massnahmen.

Die Prognosen über das Wachstum des alpenquerenden Güterverkehrs sind unbestritten. Wir rechnen mit einer Verdoppelung dieses Verkehrs bis ins Jahr 2020. Die Frage ist, ob es uns gelingt, dieses Wachstum des Güterverkehrs inklusive des heutigen Umwegverkehrs durch Frankreich und Österreich auf die Schiene zu bringen. Es ist dies eine Frage des politischen Willens. Unsere Verkehrspolitik will das, der Bundesrat will das, wir wollen mit unserer Verkehrspolitik einen umweltgerechten Verkehr und den Schutz der Alpen erreichen. Wer glaubt, die Schweiz könne die 28-Tonnen-Limite für die Dauer des Transitabkommens aufrechterhalten, ist nicht auf dem Boden der Realität. Wir haben dies bereits wiederholt festgestellt. Der gegenwärtige Schutz muss ersetzt werden durch die Umsetzung des Transitabkommens, zum einen durch den Ausbau der Infrastruktur und der Verbesserung des Angebotes, zum anderen indem wir den Strassenverkehr mit den Wegekosten und mit den externen Kosten belasten.

Mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe wird es möglich sein, diese Zielsetzung in Verbindung mit der Alpentransitabgabe zu erreichen und die notwendige Kostenbelastung des Strassengüterverkehrs sicherzustellen. Wir schaffen damit ein wichtiges Instrument für die Umsetzung unserer verkehrspolitischen Zielsetzung, wir verhalten uns aber auch als verlässlicher Partner der EU gegenüber, und wir sind gut beraten, unsere völkerrechtlichen Verpflichtungen einzuhalten, sind wir doch als exportabhängiger Staat unsererseits auf die Verlässlichkeit unserer Partner und auf den Schutz des Völkerrechts angewiesen.

Die Entscheide bei dieser Vorlage setzen ein wichtiges ausenpolitisches Signal, die Vorlage enthält ein bedeutendes ausenwirtschaftspolitisches und ausenpolitisches Element. Unsere Ausenwirtschaft ist auf einen Erfolg in den bilateralen Verhandlungen angewiesen.

Wir wissen es: Ohne Landverkehrsabkommen gibt es kein bilaterales Abkommen und ohne leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe kein Landverkehrsabkommen, welches bei unserem Souverän die notwendige Akzeptanz findet.

Die logische Folgerung aus dieser Erkenntnis ist die: Ablehnung des Rückweisungsantrages Cavadini Jean und Eintreten auf die Vorlage.

Ich bin für Eintreten. Ich werde bei Artikel 8 dem Antrag der Mehrheit zustimmen und bei Artikel 19 dem Antrag Inderkum, denn es ist, so, wie Herr Cavadini dies klar gesagt hat: Mit der LSVA werden die Berg- und Randgebiete am stärksten belastet. Deshalb ist es sinnvoll, dass der Grundsatz des Ausgleichs dieser Belastung nicht nur in der Verfassung, sondern auch im Gesetz festgehalten wird.

Ich ersuche Sie, ebenfalls für Eintreten zu stimmen und den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Reimann Maximilian (V, AG): Ich gehörte in der Volksabstimmung vom Februar 1994 zu den Gegnern der Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, deshalb erlaube ich mir eine kurze Bemerkung zu der uns heute vorliegenden Ausführungsgesetzgebung. Mein seinerzeitiges Hauptargument gegen die Vorlage war, dass die Schweiz sich im Bereich der Besteuerung des Schwerverkehrs keinen europäischen Alleingang leisten sollte, vor allem nicht, was die technische Erfassung der abgabepflichtigen Fahrleistung anbetrifft.

Wenn wir uns heute aber vor Augen führen, wie die EU und wie die Schweiz künftig den Schwerverkehr besteuern wollen, dann gehen die Wege immer noch weit auseinander, und das nota bene in einem Wirtschaftsbereich, wo sich von der Logik her ein Mindestmass an gesamteuropäischer Harmonisierung schlicht und einfach aufdrängt.

Herr Küchler, trotz Ihres flammenden Appells für die Vorlage: Die grossen Mängel bezüglich deren Europatauglichkeit haben Sie nicht vom Tisch zu wischen vermocht. Man kann als Schweizer zur europäischen Integration eingestellt sein wie man will, hier sollte man aber, statt Sonderzüge zu fahren, mit unseren europäischen Nachbarn und insbesondere mit den Alpentransitländern eine harmonisierte Lösung anstreben.

Die Bundesverfassung verlangt nicht sofort und auf Biegen und Brechen die Einführung einer LSVA. Es ist eine Kannvorschrift, die wir dann in die Tat umsetzen sollten, wenn wir uns mit unseren europäischen Partnern ausreichend abgesprochen haben. Das aber ist nicht der Fall, im Gegenteil, verschiedene Votanten haben darauf hingewiesen. Das vorläufige Scheitern der bilateralen EU-Verkehrsverhandlungen ist doch ein Beweis dafür, dass wir uns auf fragwürdigem Kurs befinden und uns in überbordender Fiskalgier verrannt haben.

Deshalb macht der mit einer klaren und sachlich richtigen Terminabgabe versehene Rückweisungsantrag Cavadini Jean Sinn. Ich werde ihm jedenfalls zustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich habe ein relativ umfassendes und vielleicht für einige von Ihnen etwas zu langes Eintretensvotum gehalten. Ich werde mich jetzt kurz fas-

sen. Ich möchte nicht die ganze Eintretensdebatte kommentieren, deren Verlauf ich Ihnen im übrigen punkto Schwerpunkte ziemlich präzise vorausgesagt habe, sondern im Namen der Kommission respektive der Kommissionmehrheit schergewichtig zum Rückweisungsantrag Cavadini Jean Stellung nehmen. Wie brüchig die Mehrheit ist, habe ich Ihnen in meinem Eintretensvotum bereits dargelegt.

Vier Bemerkungen:

1. Man kann sich auf den Standpunkt stellen, dass sich Volk und Stände zunächst über die Umwidmung der LSVA durch die Annahme des neuen Artikels 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung äussern sollten. Es sei also vorerst die Zweckänderung zu beschliessen und erst dann auf dieser sicheren Basis ein Bundesgesetz zu beraten. Nun kann man aber auch umgekehrt denken und sagen: Wenn wir diese Umwidmung durchsetzen möchten, wollen und müssen, dann soll die Stimmbürgerschaft wissen, was auf sie zukommt. Welcher Gebührenrahmen wird gesetzt? Wie ist die Abstimmung mit der EU erfolgt? Wie ist die Vernetzung mit der Vorlage zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FöV)? Welches sind die Auswirkungen dieses Gesetzes auf die Bahnreform? Wie ist das Verhältnis zur ATA usw.

Ich gebe dieser Schau der Dinge den Vorzug. Das spricht gegen den Rückweisungsantrag Cavadini Jean.

2. Die Parallelführung der beiden Vorlagen in den Räten – einerseits FöV/Neat, andererseits LSVA – ist richtig und ist von Ihrer Kommission immer angestrebt worden. Wir hatten ursprünglich vorgesehen, beide Vorlagen (FöV und LSVA) in der Wintersession 1996 hier über die Bühne zu bringen. Das ist dann leider nicht gelungen, weil die Kapazität der Kommission – rein zeitlich, nicht etwa intellektuell – erschöpft war. Diese enge Vernetzung ist in der Sache begründet; ich habe das bereits in meinem ersten Votum dargelegt. Sie ist aber auch politisch begründet, um eben dem Souverän und auch der EU gegenüber klaren Wein zu kredenzen.

3. Ich bin auch dabei, wenn man versucht, die LSVA noch etwas abzufedern – zugunsten des Wirtschaftsstandortes Schweiz, wenn wir den Binnenverkehr betrachten, und zugunsten der Arbeitsplätze des Gewerbes der Rand- und Berggebiete. Das ist Aufgabe der Detailberatung. Deshalb müssen wir aber – bei Gott und bei Herrn Cavadini – diese Vorlage nicht zurückweisen. Es liegt z. B. ein neuer Antrag Beerli vor, den ich Ihnen eingehend zum Studium empfehlen möchte und der vielleicht die Lösung bringt. Auch dies sind also Gründe gegen den Rückweisungsantrag Cavadini Jean.

4. Zur europapolitischen Bedeutung einer Rückweisung: Dieses Signal wäre für unsere Unterhändler belleibe nicht gut. Sie stünden doch irgendwie – wenn ich diese saloppe Umschreibung gebrauchen darf – in den Unterhosen da; immer ausgenommen natürlich die Bundesräte, die in Brüssel auftauchen. Geben wir doch da aus dem Parlament keine «Unterhosensignale»!

Darüber ist hin und her debattiert worden; Sie kennen diese Argumente. Ich bin der Meinung: Es ist richtig, wenn wir auch gegenüber der EU zeigen, dass wir nicht aus einer Position der Schwäche verhandeln. Wir wagen es, den Alpenschutzartikel umzusetzen, trotz dessen ganzer Fragwürdigkeit. Er ist jetzt einmal beschlossen, und wir haben ihn umzusetzen; das dürfen wir auch nach aussen dokumentieren.

Aus diesen vier Gründen beantrage ich Ihnen, morgen nach den Ausführungen von Herrn Bundesrat Leuenberger den Rückweisungsantrag Cavadini Jean abzulehnen, nachdem wir vermutlich stillschweigend Eintreten beschlossen haben werden, weil ja ein Nichteintretensantrag – bislang wenigstens – nicht gestellt worden ist.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.45 Uhr
La séance est levée à 12 h 45*

Siebente Sitzung – Septième séance

Mittwoch, 11. Juni 1997

Mercredi 11 juin 1997

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Delalay Edouard (C, VS)

96.077

**Leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe.
Bundesgesetz****Redevance sur le trafic
des poids lourds liée aux prestations.
Loi fédérale**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 533 hiavor – Voir page 533 ci-devant

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die zur Diskussion stehende leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist ein Teil unserer schweizerischen Verkehrspolitik, und sie ist auch eurokompatibel. Sie ist wirtschaftlich tragbar, und zwar auch für Randgebiete, wie ich nachher noch im einzelnen darlegen werde. Und sie ist – das im Zusammenhang mit dem Rückweisungsantrag – notwendig, damit ein bilaterales Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union abgeschlossen werden kann.

Zur Bedeutung der LSVA in unserer schweizerischen Verkehrspolitik: Das Ziel dieser Politik ist der sogenannte Modal split; es geht also darum, politisch zu erreichen, dass die Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Diese Politik wurde in Volksabstimmungen mehrmals bestätigt, und zwar als die Alpenschutz-Initiative gutgeheissen wurde, als der Verfassungsartikel über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, der heute «Pate» dieser Gesetzesvorlage ist, angenommen wurde, aber auch als die «Bahn 2000» und die Neat-Beschlüsse vom Schweizervolk angenommen wurden.

Was die Eurokompatibilität betrifft, so ist neben dem Transitabkommen auch auf die Grundsätze zu verweisen, auf die sich die Europäische Union und die Schweiz geeinigt haben, nämlich dass die Verkehrspolitik durch marktwirtschaftliche Elemente gesteuert werden soll, dass sie nicht diskriminierend umgesetzt werden darf. Ferner spielt auch unser Vorschlag eine Rolle, dass sie auch bezüglich der Höhe der Kosten absolut vergleichbar mit den Lösungen sein soll, die die umliegenden Länder getroffen haben.

Zu den Wegen im einzelnen, die wir einschlagen wollen, um dieses Ziel unserer Verkehrspolitik zu erreichen: Dazu zunächst die Bemerkung, dass die Fiskalität, die wir festlegen wollen, selbst unter Einbezug der Alpentransitabgabe – ich komme nachher noch auf sie zurück, sie steht heute nicht zur Diskussion – absolut vergleichbar ist mit jener, welche die umliegenden Länder festgelegt haben.

Was wir jetzt verlangen, mit der pauschalen Schwerverkehrsabgabe, ist im Vergleich mit den Abgaben in unseren Nachbarländern viel zu niedrig. Das führt dazu, dass auch wir einen grossen Umwegverkehr von Österreich und Frankreich übernehmen müssen. Es wird immer nur davon gesprochen, dass «40-Tönnner» durch Österreich und Frankreich «brausen». In Frankreich – das muss ich betonen – ist diese Klage nicht einmal so gross, weil dort gesagt wird, man verdiene ja daran. Es besteht in Frankreich durchaus ein Interesse, dass

dieser Verkehr übernommen wird, nicht ganz so in Österreich. Aber wir haben einen grossen Umwegverkehr von Leerfahrten – das sind die «40-Volumen-Tönnner», die eine Last in den Süden gebracht haben und nachher leer durch die Schweiz zurückfahren – oder auch von kleineren Lastwagen, «28-Tönnern», die, was die Abgase betrifft, zu den älteren und wenig entwickelten Modellen gehören.

Würde man das Maximum unserer LSVA von 3 Rappen belasten und würde man eine Alpentransitabgabe von 200 Franken belasten – ein zweiter Teil, der, wie gesagt, an sich noch offen ist –, dann müsste ein 40-Tonnen-Lastwagen für seine Fahrt von Karlsruhe nach Mailand, wenn er über die Schweiz führe, 1172 Franken bezahlen. Wenn er aber über Frankreich dieselbe Strecke fährt, durch den Mont Blanc, dann bezahlt er heute schon 1416 Franken. Fährt er über den Brenner, dann bezahlt er nachts 1305 Franken und tags 1213 Franken.

Ich will Ihnen damit sagen: Wenn wir die Alpentransitabgabe, über die heute nicht diskutiert wird, abziehen, dann sind das 972 Franken; damit sind wir auf jeden Fall günstiger als das, was für die ganze Strecke bezahlt werden muss, wenn man unser Land umfährt.

Nun hat aber die Schweiz ein anderes System. Wir können nicht auf die Tunnelgebühren ausweichen, wie es unsere Nachbarländer tun können, weil wir den Strassenbau – das Nationalstrassennetz, zu welchem eben auch die Alpentunnels und die entsprechenden Brücken gehören – aus dem Benzinzollertrag bezahlt haben. Um innenpolitisch nicht diskriminierend zu sein, insbesondere nicht gegenüber dem Tessin, haben wir von solchen Tunnelgebühren abgesehen; diese Entscheide liegen schon sehr lange zurück.

Wir müssen also, um unsere Verkehrspolitik erfüllen zu können, eine Gebühr verlangen. Aber was für eine Gebühr? Die LSVA hat eine sachliche Begründung; es ist nicht einfach eine prohibitive Gebühr, die da willkürlich nach dem Prinzip erhoben wird, dass der Schwerverkehr wie eine Kuh gemolken werden kann. Vielmehr haben wir nach nachvollziehbaren, berechenbaren Kriterien gesucht; ein solches Kriterium ist die Belastung des Schwerverkehrs mit den von ihm selbst erzeugten externen Kosten. Das entsprach ja schon in der Volksabstimmung über diesen Verfassungsartikel dem Willen des Volkes.

Hier hat Herr Bisig eingehakt und gesagt, das sei doch ein Widerspruch: Einerseits begründe man die LSVA mit den externen Kosten, die der Schwerverkehr verursache, andererseits sage man, man brauche sie, um die Infrastruktur für die Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs zu bezahlen. Das ist kein Widerspruch! Die externen Kosten sind die sachliche Grundlage, auf der berechnet wird, wie der Schwerverkehr belastet werden soll. Die Erstellung der Infrastruktur ist ein direktes Projekt, das mit diesen Einnahmen finanziert wird. Das heisst: Die Allgemeinheit bezahlte bis jetzt die externen Kosten des Schwerverkehrs, jetzt werden sie auf den Lastwagenverkehr überwält.

Wie sollen die Gelder verteilt werden? Darüber sprechen wir nachher noch. Zur Hauptsache sollen die Gelder im Sinne der Milderung der Folgen des Schwerverkehrs eingesetzt werden. Im grossen und ganzen fliessen sie jetzt in die Infrastruktur. Ich sehe da zwei Wege, nicht einen Widerspruch.

Was die Berechnungsweise der externen Kosten anbelangt, so sind verschiedentlich Zweifel geäussert worden. Das ist immer so. Das ist eine Materie, an der immer Zweifel geäussert werden können. Allerdings wunderte ich mich darüber, dass diese wissenschaftlichen Zweifel schon am Tag der Veröffentlichung der Studie laut wurden, als noch kein Mensch die Studie gelesen hatte. Schon da war für viele klar: Die Studie ist vollkommen unwissenschaftlich. Manchmal passiert mir das auch in den Verhandlungen mit den Verkehrsministern der Europäischen Union: Wenn sie das nur schon hören, lachen sie und sagen, das sei überhaupt nicht wissenschaftlich. Aber sie wissen nicht einmal, von welchem Gutachten ich spreche und wer es erstellt hat.

Solange kein fundiertes Gegengutachten da ist und solange nicht gesagt wird, die und die Regeln der Kunst seien verletzt worden, ist ein solches Gutachten auch immer ein wenig Ge-

genstand von politischen Glaubenskämpfen, die da einfließen. Aber solange nicht ein Gegengutachten da ist, solange nicht fundierte, haltbare Kritik geäußert wird, müssen wir uns als Politikerinnen und Politiker auf eine solche Expertise verlassen können.

Herr Maissen hat gesagt, diese externen Kosten gebe es auch bei der Bahn, sie seien aber dort nicht berücksichtigt worden. Das stimmt nicht ganz. In diesem Gutachten wird auf die externen Kosten der Bahn verwiesen. Das sind 150 Millionen Franken. Beim Schwerverkehr sind es dagegen 1,15 Milliarden Franken.

Des Weiteren hat Herr Maissen gesagt, die gemeinwirtschaftlichen Abgeltungen kämen dann nur der Bahn zugute, aber zugunsten des Lastwagenverkehrs würden sie nicht eingesetzt. Dazu ist zu sagen, dass es bei den heutigen Verhältnissen eben der Markt ist, welcher den Nutzen des Schwerverkehrs auf der Strasse regelt und auch bezahlt. Das sind letztlich die Kunden. Es sind die Konsumenten, die die Vorteile, welche der Strassenverkehr unbestrittenemassen auch bringt, bezahlen. Hingegen sind die Marktbedingungen, also der Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse, nicht gerecht geregelt. Was wir heute einführen wollen, die LSVA, ist nicht die einzige Massnahme; bezüglich der anderen gibt es vorläufig verschiedene Vorlagen. Aber es ist eine Massnahme, um die sogenannten Spiesse in diesem Wettbewerb einander anzugleichen, wenn auch noch nicht, um sie gleich lang zu machen. Abgesehen davon ist in der Gesetzesvorlage, die wir Ihnen unterbreiten, in Artikel 7 ausdrücklich die Möglichkeit vorgesehen, dass die Vorteile des Schwerverkehrs auf der Strasse zu berücksichtigen seien.

Ein weiteres Element, das ich betonen möchte: Die LSVA ist ein marktwirtschaftliches Instrument, das auch von der EU anerkannt wird. Ich spreche jetzt nicht über die Höhe, darauf komme ich nachher noch zu sprechen. Aber was die Philosophie dieses Instrumentes betrifft, so muss ich betonen, dass es, weil marktwirtschaftlich, durch die EU anerkannt wird. Das ist bei der Alpentransitabgabe ein bisschen anders. Die Alpentransitabgabe wird in der EU mit sehr viel Skepsis betrachtet, weil es letztlich doch wieder eine Lenkungsabgabe ist, die diesem marktwirtschaftlichen Instrument LSVA einfach noch hinzugefügt wird.

Ist – so haben sich viele gestern hier gefragt – die LSVA wirtschaftlich tragbar? Wir sind der Meinung: ja. Erstens einmal sollten Sie berücksichtigen, dass Ihre Einführung im Gleichschritt mit der Lockerung der Gewichtslimite erfolgen wird. Es wird im Strassenverkehr zu einer Produktivitätssteigerung kommen. Diese Produktivitätssteigerung kann durch diese Belastung ausgeglichen werden. Gemäss unseren Berechnungen dürfte sich das in etwa die Waage halten. Natürlich gibt es einzelne Transportunternehmen, die gar nicht das Bedürfnis haben, 40 Tonnen zu transportieren. Aber durchschnittlich gesehen – man muss das leider so ansehen – dürften sich die Produktivitätssteigerung und die Belastung in etwa ausgleichen.

Es kommt ferner dazu, dass wir eine schrittweise Erhöhung der LSVA vorsehen. Es erfolgt eine Entlastung der Allgemeinheit von den externen Kosten. Diese externen Kosten fallen tatsächlich an. Es erfolgt auch eine Entlastung der Allgemeinheit von anderen Kosten, beispielsweise für die Grossprojekte wie Neat, Lärmschutz, TGV-Anschlüsse, dann aber auch für das, was die Kantone für den Unterhalt und für den Neubau ihrer Strassen ausgeben müssen.

Werden – das gilt als eine besondere Sorge – die Berg- und Randgebiete durch diese LSVA benachteiligt? Ich bin den Kommissionssitzungen mit grossem Interesse gefolgt, und ich gebe zu, dass dabei, und auch beim Lesen der Protokolle, mein Verständnis für die Berg- und Randgebiete eigentlich noch etwas geschärft wurde. Es ist nicht so, dass der Bundesrat das übersehen hätte, er hat in seiner Vorlage speziell darauf Rücksicht genommen.

Ich habe durch die Argumentation in der Kommission erfahren, dass es tatsächlich so ist, dass die Randgebiete zum Teil weniger Ausweichmöglichkeiten haben. Sie können nicht einfach auf die Bahn ausweichen, weil es zum Teil keine Bahnanschlüsse hat. Sie haben schmale Strassen, sie kön-

nen also auch nicht ohne weiteres auf die 40 Tonnen, auf diese Produktivitätssteigerung, ausweichen. Die Rücktransporte können auch nicht so effizient organisiert werden, weil aus einem entlegenen Gebiet in ein Zentrum nicht die gleichen Mengen transportiert werden können. Deswegen unterstützt der Bundesrat die Verbesserungsvorschläge, welche die Kommission diesbezüglich macht. Das betrifft die Artikel 7 Absatz 2, Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe bbis und Artikel 19 Absatz 4 Buchstabe e.

Was geschieht mit den Erträgen der LSVA? Ich habe es gesagt: In allererster Linie sollen die Infrastrukturvorhaben der öffentlichen Hand bezahlt werden. Das sind – ich muss das immer betonen – Infrastrukturvorhaben, die bereits beschlossen worden sind. Es gibt Neat-Beschlüsse; es gibt Beschlüsse über «Bahn 2000». Es sind nicht neue Aufgaben, die wir erfinden, weil wir diese herrliche Finanzquelle der LSVA haben werden – sondern das wurde bereits beschlossen.

Aber um die Finanzierung hat man sich damals nicht so intensiv gekümmert. Ein Drittel der Erträge soll an die Kantone gehen. Ich betone: Bevor wir die Vorlage dem Bundesrat unterbreiten haben, hat ein Gespräch mit den Kantonen stattgefunden. Dieser Drittel entspricht der Forderung der Kantone; wir sind vollumfänglich darauf eingegangen. Die Kantone sind damit einverstanden, dass nun in der Detailberatung noch gesteuert werden kann, wofür sie im besonderen diesen Drittel benutzen können. Aber mit diesem Drittel sind die Kantone selbst einverstanden. Es sind ja die Kantone, die für die Folgen der Erhöhung der Gewichtslimite zum Teil auch bezahlen müssen, in Form von Strassenunterhalt und zum Teil in Form neuer Strassen.

Zum bilateralen Vertrag und in diesem Zusammenhang zum Rückwünschantrag Cavadin Jean: Zunächst einmal hat Herr Reimann auf das Vernehmlassungsverfahren hingewiesen und gefragt, ob wir jetzt einen Alleingang machen müssten; das war der grosse Tenor in der Vernehmlassung.

Aber wir haben die LSVA nach der Vernehmlassung völlig anders formuliert; wir haben ein Rahmengesetz gemacht. Es ist ein Rahmengesetz, das es dem Bundesrat ermöglichen soll, flexibel zu sein und sich mit der EU abzusprechen. Wir werden noch darüber sprechen, wie weit dieser Rahmen sein soll. Ein Alleingang ist es nach der jetzigen Formulierung nicht.

Herr Uhlmann fragte, ob das nicht alles koordiniert werden sollte. Wir haben noch andere Verkehrsvorlagen, die mit dieser Vorlage verknüpft sind; das ist richtig. All diese Vorlagen sind miteinander verknüpft, und keine einzige dieser Vorlagen kann ohne Schaden zum Nachteil der gesamten schweizerischen Verkehrspolitik einfach herausgebrochen werden. Aber wir können nicht damit beginnen, eine Vorlage zu sistieren und zu warten, bis die andere abgeschlossen ist.

Es gab eine Woche zwischen den beiden Sessions, da ist folgendes geschehen: Da ist in der Kommission Ihres Rates, welche die LSVA beraten hat, die Idee aufgekommen, man solle diese Vorlage doch sistieren, bis der Nationalrat die Vorlage zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beraten habe. In derselben Woche kam der Antrag der nationalrätlichen Kommission, man solle doch die Vorlage zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sistieren, bis der Ständerat die LSVA beraten habe. Das ist eine «Kaskadensistierung», die am Schluss nichts bringt. Wir müssen einzelne Vorlagen bringen; es sind die Büros Ihrer Räte, die sie dann den entsprechenden Kommissionen zuteilen. Wir müssen in einzelnen Schritten vorwärtsgehen – aber eben vorwärtsgehen und nicht einfach zuwarten, sonst geht gar nichts.

Zur Höhe der LSVA möchte ich etwas betonen: Sie kennen die Differenzen, die die Schweiz mit der EU bezüglich der fiskalischen Maximalgrenze für die Belastung des Transits eines 40-Tonnen-Lastwagens durch die längste Strecke der Schweiz hat. Das Angebot der EU befindet sich auf der Höhe von 340 Franken – die Frage ist dann noch, ob indexiert oder nicht. Wenn wir die LSVA zum Maximalsatz von 3 Rappen berechnen, wie wir es vorschlagen, so ergibt das 360 Franken. Ich will damit sagen: Was die LSVA betrifft, so besteht die Möglichkeit, die Verhandlungen mit der EU abzuschlies-

sen. Es ist also nicht so, dass die EU die Erhebung der LSVA nicht akzeptieren würde; das ist auch einmal zu betonen. Insofern können Sie, was nun allein das Numerische angeht, dieser LSVA unter dem Aspekt des bilateralen Abkommens bedenkenlos zustimmen.

Herr Cavadini hat im Zusammenhang mit der Alpentransitabgabe von «Sünde» gesprochen; das ist etwas anderes. Die Alpentransitabgabe befindet sich jetzt in der Vernehmlassung; wir werden sehen, was die Vernehmlassung diesbezüglich ergibt. Ich habe Ihnen schon gesagt: Hier ist die EU skeptisch, erstens wegen der Höhe und zweitens auch wegen der Philosophie der Alpentransitabgabe, die eine Lenkungsabgabe und nicht ein rein marktwirtschaftliches Instrument ist. Was aber die LSVA allein angeht, so würde sie es uns ermöglichen, mit der EU einen Vertrag abzuschliessen. Ich möchte zu diesem bilateralen Abkommen noch etwas anderes sagen. Sie müssen ganz klar sehen: Ohne dass wir der EU die 40-Tonnen-Limite zugestehen, wird es kein bilaterales Abkommen mit der EU geben. Das ist nun einfach einmal eine Grundbedingung von seiten der EU. Aber wir können die 40 Tonnen ohne eine LSVA unter keinen Umständen zulassen. Würden wir die 40 Tonnen mit der heutigen, lächerlichen pauschalen Schwerverkehrsabgabe von 25 Franken zulassen, hätte das innen- und verkehrspolitisch die verheerendsten Konsequenzen – abgesehen davon, dass so in einem Referendum das bilaterale Abkommen keine Chancen hätte. Also: ohne die LSVA kein bilaterales Abkommen.

Es gibt noch eine andere Überlegung: Ohne die LSVA haben wir grosse Mühe, die Neat zu bauen. Im Moment würde ich nicht sehen, wie wir die Neat finanzieren wollten. Aber ohne Neat gibt es ebenfalls kein bilaterales Abkommen. Vor ein paar Tagen habe ich im Nationalrat gesagt, unsere Vertragstreue – die Erstellung der versprochenen Neat gemäss Transitvertrag – sei für die EU eine wichtige Voraussetzung, damit sie auch dieses zweite Abkommen, dieses bilaterale Abkommen, abschliesse. Wir müssen diese Neat bauen, und wir müssen sie finanzieren. Wie können wir sie anders finanzieren als zum grossen Teil durch eine LSVA?

Diese Zusammenhänge möchte ich denjenigen, welche die Vorlage jetzt zurückweisen wollen, klar aufgezeigt haben: Ohne 40 Tonnen kein bilaterales Abkommen; ohne LSVA ist es nicht möglich, die 40 Tonnen einzuführen, ohne LSVA ist es nicht möglich, die Neat zu bauen, aber ohne Neat gibt es auch kein bilaterales Abkommen.

Deswegen beantrage ich Ihnen, auf diese Vorlage einzutreten und sie jetzt zu behandeln.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Le président: M. Cavadini propose de renvoyer le projet au Conseil fédéral.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Cavadini Jean
Dagegen

9 Stimmen
30 Stimmen

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mit der Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zu Lasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.

Abs. 2

Mit der Abgabe wird ausserdem ein Beitrag

....

c. Streichen

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

La redevance sur le trafic des poids lourds (redevance) doit assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts occasionnés à la collectivité qui sont imputables à ce trafic, dans la mesure où celui-ci ne compense pas ces coûts par d'autres prestations ou redevances.

Al. 2

L'introduction de cette redevance doit permettre en outre de

....

c. Biffer

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Wir haben eine sehr ausführliche Eintretensdebatte geführt, wo bereits viele Details à fonds erörtert worden sind. Ich werde mich daher im Namen der Kommission in gebotener Kürze nur dort äussern, wo die Kommission Änderungsanträge vorlegt. Wie ich Ihnen gesagt habe, hat es, mit einer Ausnahme in Artikel 8, auf der Fahne keine Minderheitsanträge.

Dort, wo die Kommission keine Abweichungen beantragt, verweise ich generell auf die Erläuterungen in der Botschaft, im allgemeinen Teil; die einzelnen Artikel werden im speziellen Teil dargelegt. Ich werde in diesen Fällen nur ausnahmsweise Bemerkungen anbringen.

Zu Artikel 1 drei Bemerkungen:

1. Die Kommission hat in Absatz 1 den Bezug zum Text von Artikel 36quater der Bundesverfassung inhaltlich und sprachlich verstärkt. Wir haben uns stärker an die Formulierung der Verfassung angelehnt, als dies der Bundesrat getan hat. Ich gehe davon aus, dass der Bundesrat Absatz 1 wie dann auch Absatz 2 zustimmen kann.

Absatz 1 bringt mit den Worten «soll» und «langfristig» einen Prozess zum Ausdruck. Mit schrittweisen Erhöhungen der Abgabe soll also die Anlastung der sogenannten ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs an den Verursacher, eben den Schwerverkehr, erreicht werden. Das ist der programmatische und damit politische Gehalt der Zweckbestimmung in Absatz 1.

2. Absatz 2 nimmt Bezug auf den neuen, noch nicht definitiv beschlossenen Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung gemäss FöV- oder Neat-Vorlage. Mit dem Wort «ausserdem», neu eingefügt von der Kommission, soll diese Komplementarität von Absatz 2 gegenüber Absatz 1 zum Ausdruck gebracht werden. Es ist einerseits eine Relativierung gegenüber Absatz 1, andererseits auch eine Verdeutlichung.

3. In Absatz 2 beantragt Ihnen die Kommission, den Buchstaben c zu streichen. Die Bestimmung, wonach «die Auswirkungen einer allfälligen Erhöhung des gesetzlich höchstzulässigen Gesamtgewichts beim Schwerverkehr kompensiert werden», hat streng genommen mit der Zielsetzung der LSVA gemäss Verfassung nichts zu tun, und zwar weder rechtlich noch tatsächlich.

Diese kompensatorische Wirkung ist auch kein Ausfluss aus dem neuen Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Diese Kompensation der Gewichtserhöhung wäre ein Nebeneffekt der LSVA. In der Kommission wurde das so begründet, dass die schrittweise Erhöhung der Gewichtslimiten – eine Forderung der EU, wie Bundesrat Leuenberger soeben dargelegt hat – eine Rahmenbedingung für

die Einführung und stufenweise Anhebung der LSVA sei. Ohne internationale Abstützung gibt es im übrigen keine LSVA. Die Streichung von Buchstabe c bedeutet nicht, dass die Kommission der Meinung ist, die LSVA anerkenne die kompensatorische Wirkung in bezug auf die Gewichtserhöhungen nicht. Es geht also um eine Schönheits- oder kosmetische Operation.

Zusammenfassend: Auch wenn Sie Buchstabe c streichen, wird die LSVA dereinst die Funktion der Kompensation der Gewichtserhöhungen bei den «poids lourds» erfüllen.

Ich bitte Sie, in allen drei Punkten der Kommission zu folgen.

Angenommen – Adopté

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich habe im Auftrag der Kommission eine Erklärung zuhanden der Materialien abzugeben. Wir stellen Ihnen keinen abweichenden Antrag, wie Sie der Fahne entnehmen können.

Ausgangspunkt für das Verständnis dieses Artikels ist Seite 26, Ziffer 423, der Botschaft des Bundesrates. Die Botschaft trägt übrigens generell einiges zum Verständnis der Vorlage bei. Unter Ziffer 423 sind mögliche Ausnahmen aufgelistet, die der Bundesrat und die Verwaltung als denkbar erachten: etwa Fahrzeuge von Verkehrsbetrieben des Bundes und der Konzessionierten Transportunternehmungen im Linienverkehr, Militärfahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge, die nur zu einem sehr geringen Teil auf abgabepflichtigen Strassen verkehren, elektrisch betriebene Fahrzeuge oder humanitäre Transporte.

Im weiteren wurde in der Kommission eine Ausnahmemöglichkeit im kombinierten Verkehr genannt, um diesen zu favorisieren. Diese Ausnahmemöglichkeit sei in Abklärung, und zwar im Rahmen der bilateralen Verhandlungen.

Die Kommission hat ausdrücklich darauf verzichtet, im Gesetz Ausnahmen aufzuzählen. Es ist ja ein Rahmengesetz, und weil die Zukunft neue Entwicklungen bringen wird, wollen wir dem Bundesrat die Möglichkeit nicht nehmen, flexibel zu reagieren. Die Kommission legt aber Wert auf die Feststellung, dass die Liste der Ausnahmen restriktiv sein muss. Wir wollen nicht über die bundesrätliche Verordnung eine Aufweichung des Prinzips der Abgabepflicht des Schwerverkehrs hinnehmen müssen.

Ich bitte Sie, von diesen Erklärungen Kenntnis zu nehmen und im übrigen Artikel 4 in der Fassung von Bundesrat und Kommission zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 6

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

.... emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.

Art. 6

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

.... des émissions produites ou de la consommation.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: In Artikel 6 stellt Ihnen die Kommission in Absatz 3 einen kleinen Ergänzungsantrag. Zur Begründung das folgende:

Artikel 36quater der Bundesverfassung spricht ja von «leistungs- oder verbrauchsabhängiger Abgabe». Die leistungsabhängige Erhebungsmethode ist in Artikel 6 Absatz 1 des Entwurfes geregelt. Die zweite Erhebungsmethode gemäss Verfassungsartikel, die verbrauchsabhängige, ist jetzt hier nachzutragen. Die dritte Erhebungsmethode, die denkbar ist, die emissionsabhängige – z. B. mit einem Bonus-Malus-System je nach Grad der Umweltbelastung –, ist gemäss Entwurf des Bundesrates in Absatz 3 vorgesehen. In Absatz 3 ist also noch «verbrauchsabhängig» zu ergänzen, damit der Katalog der Möglichkeiten vollständig ist.

Zum Verhältnis der drei Erhebungsmethoden untereinander gemäss Artikel 6 ist folgendes festzuhalten: Das Kriterium der Leistungsabhängigkeit gemäss Absatz 1 von Artikel 6 ist auf alle Fälle zu berücksichtigen. Das Wort «zusätzlich» in Absatz 3 besagt, dass die Erhebungsmethoden «emissionsabhängig» und/oder «verbrauchsabhängig» nur als Zusatz zur Leistungsabhängigkeit zu verstehen sind. Weil das Wort «oder» in Absatz 3 alternativ, aber auch kumulativ verstanden werden kann, heisst das insgesamt, dass schliesslich die drei Erhebungsmethoden – also leistungsabhängig, emissionsabhängig und verbrauchsabhängig – alle untereinander kombiniert zur Anwendung kommen können. Das ist dann ein Entscheid im Rahmen der Verordnungskompetenz des Bundesrates. Soviel zur Verdeutlichung und Begründung unseres Ergänzungsantrages zu Artikel 6 Absatz 3. Ich ersuche Sie, der Kommission zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 7

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

.... und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.

Art. 7*Proposition de la commission**Al. 1, 3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... et avantages externes chiffrables de prestations d'intérêt général du trafic des poids lourds.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Hier werden wir nun wohl zum ersten Mal anecken. Es geht um die bereits in der Eintretensdebatte gründlich erörterte Frage der Problematik der «externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs», wie es in Artikel 7 Absatz 2 heisst. Die Kommission beantragt Ihnen hier, nach dem Wort «Nutzen» die Ergänzung «von gemeinwirtschaftlichen Leistungen» einzufügen.

Für mich persönlich ist dieses Thema etwas «glatteisig», da ich nicht Ökonom bin, sondern «nur» Jurist – Herr Professor Rhinow sagt: «Immerhin.» Diese professorale Bemerkung wird von einem Feld-, Wald- und Wiesenjuristen aus der Provinz dankbar entgegengenommen. (*Heiterkeit*)

Zurück zur Sache: Ich muss Ihnen da eine kleine Einführung geben: Die Kommission hat diese Ergänzung auf Wunsch und Betreiben der Vertreter der Randregionen, insbesondere von Herrn Maissen, Vizepräsident der Kommission, relativ deutlich – mit 7 zu 2 Stimmen – aufgenommen. In der ganzen Diskussion um die externen Nutzen bzw. Kosten sind drei Begriffe klarzustellen: Es geht erstens um die externen Kosten bzw. Nutzen, zweitens um den volkswirtschaftlichen Nutzen und drittens um die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die in den Anlastungsüberlegungen zu berücksichtigen sind.

1. Zum ersten Begriff: Die externen Kosten bzw. Nutzen sind Folgen eines ungenügenden Spielens des Marktes. Knappe Güter wie z. B. saubere Luft werden im Übermass verbraucht, weil es keinen Markt für saubere Luft gibt. Müsste man einen Knappheitspreis zahlen, würde die Luft weniger stark belastet. Erst mit der Anlastung echter externer Kosten, aber auch Nutzen funktioniert die Marktwirtschaft optimal.

Ich habe Ihnen bereits beim Eintreten gesagt, dass die Verwaltung uns zurzeit keine Beispiele für das Anfallen externer Nutzen beim Schwerverkehr benennen kann. Indessen ein Beispiel aus einem ganz anderen Gebiet, der externe Nutzen bei einem Open-air-Konzert: Viele Leute, die das Konzert hören möchten, aber wegen Platzmangels draussen bleiben müssen, können es gratis mithören. Dadurch hat der Veranstalter zuwenig Einnahmen. Man müsste also diesen externen Nutzen bei der Gebührenerhebung durch die öffentliche Hand für Platzbenützung usw. anrechnen.

Ich muss noch eine Bemerkung nachtragen, bevor ich zum zweiten Begriff komme: Fast der ganze Nutzen im Strassengüterverkehr wird den Marktteilnehmern übertragen und ist damit der Allgemeinheit zugänglich. Hier sind keine staatlichen Interventionen nötig.

2. Der volkswirtschaftliche Nutzen: Er umfasst alle Vorteile einer Produktion, welche sowohl beim Produzenten als auch beim Konsumenten anfallen. Ein Eingriff in die Spielregeln des Marktes ist nicht nötig und würde zu Wohlstandsverlusten führen. Bei einem Anlasten der externen Kosten geht der Verkehr um diejenigen Fahrten zurück, bei welchen die externen Kosten der jeweiligen Fahrt höher sind als der volkswirtschaftliche Nutzen. So lautet die Theorie.

3. Die Berücksichtigung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen beruht auf dem Streben nach einer politischen Korrektur der Marktergebnisse. Der Markt optimiert den Ressourceneinsatz, ohne sich um Verteilungsfragen zu kümmern. Aus politischer Sicht, aus Rücksichtnahme auf die Rand- und Berggebiete zum Beispiel, kann ein anderes Marktergebnis erwünscht sein. Bei den Anliegen der Randregionen geht es um die Korrektur des aus politischen oder sozialen Gründen nicht erwünschten Marktergebnisses. Zum Beispiel sollen

Nahrungsmittel oder Benzin in entlegenen Gebieten nicht teurer sein als im zentralen Flachland.

Um dieses politische Ziel zu realisieren, gibt es zwei grundsätzliche Ansätze. Man kann dies entweder über die Höhe der Transportkosten tun, d. h. den Satz der LSVA differenzieren, gezielt reduzieren, was in der Praxis zu sehr schwierigen Vollzugsproblemen führen würde. Oder man kann dies über die Verwendung und Zuteilung der Einnahmen aus der LSVA tun. Das ist hier die sinnvolle Methode, und diese schlägt dann auch – wie wir noch sehen werden – bei Artikel 19 Absatz 4 Buchstabe e durch, in dem die Kommission das Kriterium der Berücksichtigung der Berg- und Randgebiete verstärkt betont haben will.

Hier legen wir die Grundlage für Artikel 19. Ich hoffe, ich habe Ihnen diese recht komplexen Zusammenhänge etwas erläutern können, und ersuche Sie, dem Antrag der Kommission zu Artikel 7 Absatz 2 zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté***Art. 8 Abs. 1***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe fest. Der Tarif muss mindestens 1,6 Rappen und darf höchstens 3 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.

*Minderheit I**(Küchler)*

.... Der Tarif muss mindestens 2,5 Rappen und darf höchstens 5 Rappen

*Minderheit II**(Gentli, Onken)*

.... Der Tarif muss mindestens 2 Rappen und darf höchstens 4 Rappen

*Minderheit III**(Maissen, Bisig, Uhlmann, Weber Monika)*

.... Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen

Antrag Beerli

.... Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 3 Rappen

Art. 8 al. 1*Proposition de la commission**Majorité*

Le Conseil fédéral fixe les tarifs de la redevance. Le taux doit être d'au moins 1,6 centime et ne doit pas dépasser 3 centimes par kilomètre parcouru et par tonne de poids total autorisé.

*Minorité I**(Küchler)*

.... Le taux doit être d'au moins 2,5 centimes et ne doit pas dépasser 5 centimes

*Minorité II**(Gentli, Onken)*

.... 2 centimes et ne doit pas dépasser 4 centimes

*Minorité III**(Maissen, Bisig, Uhlmann, Weber Monika)*

.... 0,6 centime et ne doit pas dépasser 2,5 centimes

Proposition Beerli

.... Le taux doit être d'au moins 0,6 centime et ne doit pas dépasser 3 centimes

Küchler Niklaus (C, OW), Sprecher der Minderheit: Mit meinem Antrag soll politisch in dem Sinne ein Zeichen gesetzt werden, dass wir einerseits gewillt sind, den Güterverkehr

nachhaltig und umweltgerecht zu bewältigen, wie es das Schweizervolk am 20. Februar 1994 mit der Zustimmung zu Artikel 36quater und zu Artikel 36sexies der Bundesverfassung verlangt hat. Es soll auch ein deutliches Zeichen nach Brüssel ausgesendet werden, dass wir es mit der Umlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene ernst meinen und dass wir unsere Verhandlungsdelegation in Brüssel in ihrer bisherigen Haltung bestärken wollen. Schliesslich soll auch gegenüber dem öffentlichen Verkehr, also unseren Bahnunternehmungen, ein klares Signal ausgesendet werden, dass dieser mit effektiven Verbesserungen der künftigen Rahmenbedingungen rechnen kann und darf.

Vorwiegend handelt es sich ja um ein Rahmengesetz, das lediglich die wichtigsten Grundsätze über die künftige LSVA beinhaltet, und ebenso handelt es sich bei Artikel 8 um eine untere und eine obere Begrenzung, also um einen Tarifrahmen. Die effektive Tariffestlegung erfolgt durch den Bundesrat. Gesetzesbestimmungen sind aber in der Regel auf unbestimmte Dauer anzulegen. Auch mit dem vorliegenden Erlass wollen und müssen wir die gesetzliche Grundlage für eine vorausschauende Politik schaffen, eine Politik, die uns langfristig genügenden Verhandlungsspielraum ermöglicht, nämlich bis mindestens über das Jahr 2004, über das Datum des Auslaufens des Transitvertrages mit der EU, hinaus. Nur so gewähren wir unserer Exekutive den erforderlichen Handlungsspielraum in den kommenden Jahren des verkehrspolitischen Umbruchs und den Spielraum, um auf die verschiedenen Unwägbarkeiten entsprechend reagieren zu können. In der heutigen Situation des verkehrspolitischen Umbruchs dem Bundesrat eine Kompetenz zuzugestehen, dass er innerhalb einer Bandbreite von 2,5 Rappen einen Tarif festsetzen darf, um damit – wie erwähnt – auf Unvorhergesehenes reagieren zu können, erachte ich als realpolitisch dringend notwendig. Dabei vertere ich auch die Auffassung, dass sich der Bundesrat bei der konkreten Tariffestsetzung voll und ganz an das Kostendeckungsprinzip zu halten hat und keine Abgaben auf Vorrat erheben darf.

Ich komme damit zur unteren Tariffbegrenzung: Im Gegensatz zum Entwurf des Bundesrates oder zu den anderen zur Diskussion stehenden Anträgen, die heute auf dem Tisch des Hauses liegen, sehe ich eine untere Begrenzung bei 2,5 Rappen vor, ich bin der Auffassung, dass es falsch bzw. nicht ehrlich wäre, im Gesetz eine untere Limite festzuschreiben, die von allem Anfang an gar nicht zum Tragen kommen kann. Diesbezüglich entspricht eine Einführung der LSVA auf der Höhe von mindestens 2,5 Rappen der Realität und der verkehrspolitischen Notwendigkeit, und zwar aus folgenden drei Gründen:

1. Aufgrund der Informationen und der zusätzlichen Unterlagen, die wir in der Kommission erhalten haben, steht fest, dass für die LSVA heute schon volle 2,5 Rappen pro Gewichtstonnenkilometer notwendig sind, nur um die bis jetzt fest errechneten externen Kosten des Strassenschwerverkehrs von 1,1 Milliarden Franken zu decken.

2. Aus Seite 33 der Botschaft des Bundesrates ergibt sich ferner, dass allein zur Kompensation der Auswirkungen der Lockerung der Gewichtslimite von 28 Tonnen auf 40 Tonnen bei der LSVA ein Abgabesatz von mindestens 2,5 Rappen je Gesamtgewichts-Tonnenkilometer erforderlich ist. Damit aber haben wir erst eine Kompensation und noch überhaupt keine Verkehrslenkung. Diese beiden Aspekte sprechen also bereits für eine untere Limite von 2,5 Rappen.

3. Aus den Beratungen der Finanzierungsvorlage für den öffentlichen Verkehr wissen wir, dass die LSVA künftig auch dazu dienen soll, die Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs mitzufinanzieren, und zwar in der Grössenordnung von 20 bis 30 Milliarden Franken. Ausgehend von der Tatsache, dass 1 Rappen LSVA etwa 470 Millionen Franken an Einnahmen abwirft, brauchen wir gemäss der FÖV-Vorlage, wie sie heute in der parlamentarischen Beratung steht, von Anfang an eine LSVA in der Höhe von mindestens 2,5 bis 3 Rappen. Dies um so mehr, als die Kommission des Nationalrates ja bereits auf den «Benzinzehner» verzichtet, obwohl meines Erachtens die Autolobby diesen «Benzinzeh-

ner» ohne weiteres goutiert. Aber mindestens auf die Hälfte davon wird heute verzichtet, und deshalb benötigt auch die nationalrätliche Kommission zur Finanzierung «ihrer Vorlage» bereits 2,5 bis 3 Rappen LSVA.

Sie sehen also, selbst mit der Festlegung der LSVA auf 2,5 Rappen haben wir bloss eine teilweise Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs, bloss die nackte Kompensation des wirtschaftlichen Vorteils der künftigen Erhöhung der Gewichtslimite und bloss einen bescheidenen Beitrag an die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte. Dabei ist es doch ein erklärtes Ziel unserer langjährigen, konsistenten Verkehrsphilosophie, endlich die volle Kostenwahrheit und die effiziente Umlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu erreichen. Hierzu bedarf es aber zufolge der verschiedenen, noch nicht absehbaren Unwägbarkeiten in der nationalen und internationalen Verkehrspolitik eines genügenden Handlungsspielraumes für unseren Bundesrat. Es braucht aber auch eine langfristige Optik, eine Optik über das Jahr 2004 hinaus, um eine kohärente Verkehrspolitik betreiben zu können.

Deshalb beantrage ich Ihnen, die Obergrenze der LSVA von heute aus gesehen auf 5 Rappen festzuschreiben. Dies aber nicht in der Meinung, dass die Obergrenze bereits in den nächsten Jahren vom Bundesrat beansprucht werden sollte, sondern vielmehr, um dem Bundesrat in den nächsten Jahren, wie gesagt, einen gewissen Handlungsspielraum zu geben, ihm die erforderliche Flexibilität einzuräumen im Zusammenhang mit den bilateralen Verhandlungen, im Zusammenhang mit der FÖV-Vorlage, mit der Bahnreformvorlage und mit der Umsetzung des Alpenschutzartikels.

Für eine obere Tariffbegrenzung von 5 Rappen spricht aber auch die künftige volle Realisierung der Kostenwahrheit.

Gerade im Zusammenhang mit derselben haben wir festgestellt, dass gemäss einer Infrastudie bis heute eine weitere Milliarde Franken externer Kosten in den 2,5 Rappen, die vom Bundesrat ebenfalls erwähnt wurden, noch nicht mit enthalten sind und es nochmals 2,5 Rappen braucht, um die volle Kostenwahrheit herzustellen.

Wichtig erscheint mir aber, dass wir uns mit einer höheren Bandbreite bei den Tariffimiten die verkehrspolitische Handlungsfreiheit erhalten, um tatsächlich verkehrslenkend eingreifen zu können. Wir wollen und dürfen mit der LSVA nicht bloss die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite kompensieren; wir müssen auch lenken, wir müssen die Güter vermehrt von der Strasse auf die Schiene bringen. Eine blosser Kompensation der 28-Tonnen-Limite durch die LSVA wäre ein reines Nullsummenspiel, das wir unter keinen Umständen unterstützen dürfen. Unser Land braucht weiterhin starke, effiziente Instrumente für eine kohärente Verkehrspolitik, im Interesse der übergeordneten Zielsetzungen. Wir wollen doch in Zukunft nicht zwei Verkehrssysteme subventionieren, nämlich den Strassengüterverkehr wegen einer zu tiefen Abgabe und einen Schienengüterverkehr, der als Folge davon mangels genügender Auslastung grosse Defizite einfährt. So etwas können wir uns einfach nicht mehr leisten!

Wenn wir mit einer zu engen Begrenzung des Tarifr Rahmens den Lenkungseffekt verunmöglichen, riskieren wir sogar, dass der heutige Bahngüterverkehr zusammenbricht und unsere Strassen mit zusätzlichen 35 Millionen Tonnen belastet, wie ich es Ihnen gestern dargelegt habe. 6000 oder 10 000 zusätzliche Lastwagen pro Tag, vermehrte Staus, verstopfte Autobahnen – ich glaube, das ist keine Zukunftsperspektive. Aber auch volkswirtschaftlich ist eine LSVA von 2,5 Rappen und mehr durchaus verkraftbar. Aus den Kommissionsunterlagen ergibt sich unmissverständlich, dass die LSVA von 2,5 Rappen, gekoppelt mit der gleichzeitigen Erhöhung der Gewichtslimite, überhaupt keine Erhöhung der Produktionskosten zur Folge haben wird. Mit der Erhöhung der Gewichtslimite reduzieren sich also die Transportkosten auf der Strasse, weil die mögliche Nutzlast in den schweren Fahrzeugen deutlich steigt.

Wie ich Ihnen gestern kurz aufgezeigt habe, steht gemäss vorliegenden Studien fest, dass bei Grossverteilern ein Kassendurchgang pro Kunde rund 30 bis 35 Franken beträgt. Wenn die Strassenabgabe voll überwältigt wird, verteuert sich

der Einkauf höchstens um 1 Prozent bzw. um 30 bis 35 Rappen, also pro Einkauf. Auch der Nahrungsmittelkonzern Nestlé rechnet, wie Sie gehört haben, gemäss Astag mit einer Verteuerung von höchstens 0,5 bis 1,5 Prozent und bestätigt damit die Ausführungen, die der Bundesrat in seiner Botschaft gemacht hat.

Mit der Festlegung der oberen Limite von 5 Rappen geben wir der EU zu erkennen, dass auch wir die LSWA als die eigentliche Sockelabgabe und die künftige ATA als blosses Komplementärabgabe betrachten, wie dies dem Anliegen der EU im Rahmen der Verhandlungen entspricht. Mit einer oberen Limite von 5 Rappen räumen wir dem Bundesrat auch die erforderliche umweltpolitische Flexibilität ein.

Sowohl in Artikel 6 der Vorlage – da haben wir es soeben festgelegt – als auch in den EU-Verhandlungen hat sich das Konzept durchgesetzt, dass die LSWA emissions- oder verbrauchsabhängig abgestuft werden soll. Damit soll ein Anreiz zur Umrüstung auf umweltschonendere Fahrzeugtypen geschaffen werden. Für dieses Konzept mit Mittelwerten ist jedoch ein entsprechend hoher Spielraum bei der Abgabenhöhe erforderlich. Andernfalls könnte für stark umweltbelastende Lastwagen kaum eine wirksame, d. h. lenkende Differenz gegenüber den «sauberen» Fahrzeugen geschaffen werden. Jedenfalls wäre ich froh, in bezug auf die Flexibilität in diesem Umweltschutzbereich, in bezug auf die Differenzierung der verschiedenen Fahrzeugtypen von Herrn Bundesrat Leuenberger zu hören, welche obere Limite es braucht, um diesen Anliegen gerecht zu werden.

Schliesslich möchte ich darauf hinweisen, dass wir nur mit einer genügend grossen Bandbreite zur Tariffestsetzung dem Bundesrat ein geeignetes Instrument in die Hand geben, um dereinst beim Anwendungsfall der sogenannten Schutzklausel im Zusammenhang mit dem EU-Landverkehrsdossier sofort, d. h. zeitgerecht, reagieren zu können, ohne dass wir von der EU-Lastwagenkolonne hoffnungslos überrollt werden.

Auch diesbezüglich wäre es zweckmässig, vom Bundesrat Ausführungen zu hören, welche Reaktionsmöglichkeiten er im Anwendungsfall der Schutzklausel haben muss, welches Instrumentarium ihm lediglich genügen könnte.

Kurzum: Mit der Festlegung einer genügend hohen oberen Limite der LSWA geben wir der EU, geben wir unseren Bahnunternehmungen, geben wir auch dem Schweizer Volk ein klares Signal, dass wir nicht bloss heute, sondern auch in Zukunft gewillt sind, den ständig wachsenden Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene umzulenken, um – entsprechend unserem Verfassungsauftrag – einen vermünftigen Modal split zwischen Schiene und Strasse zu erreichen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Gentil Pierre-Alain (S, JU), porte-parole de la minorité: La minorité il partage l'avis de la majorité de la commission sur deux points:

1. Nous estimons qu'il convient d'introduire des chiffres dans la loi, et notamment d'y mentionner explicitement le montant de la taxe autorisée.

2. La différence entre le plancher et le plafond du taux doit se situer dans une proportion de un à deux, pour à la fois offrir au Conseil fédéral une marge de manoeuvre, sans cependant lui donner totalement carte blanche.

Où nous divergeons de la majorité, c'est lorsque nous songeons à la définition du plancher du taux. Les représentants de l'administration nous ont indiqué, en séance de commission, que pour remplir les objectifs visés par l'introduction de la taxe, il fallait aujourd'hui compter un montant minimum de 2 centimes. Il nous paraît dès lors peu conséquent de fixer un plancher à 1,6 centime dans la loi, alors même que l'on sait qu'au premier jour de son application, le montant ne sera pas suffisant. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de fixer le plancher à 2 centimes, soit au niveau estimé des besoins actuels.

Il nous paraît également inutile, et c'est ce qui nous conduit à ne pas suivre la proposition de la minorité I (Küchler), de fixer ce plancher plus haut que nécessaire, soit plus haut que les

besoins estimés à ce jour. Notre proposition d'étaler la mesure entre 2 et 4 centimes repose donc sur une double volonté: celle de tenir compte des coûts connus à ce jour, et celle de prévoir une marge d'évolution normale dont le Conseil fédéral pourra user.

Ce sont les raisons qui nous ont conduits à présenter cette proposition de minorité. Elle nous paraît raisonnable, et nous vous prions de vous y rallier.

Malssen Theo (C, GR), Sprecher der Minderheit: Ich möchte Ihnen, in rationaler Abhandlung der Fakten, die Zusammenhänge aufzeigen, damit Sie sehen, welches Konzept die Minderheit III vorschlägt und dass dieses Konzept richtig ist. Die Randbedingungen sind relativ komplex. Ich möchte Ihnen einleitend kurz sagen: Die 0,6 Rappen als unterste Grenze entsprechen der doppelten pauschalen Schwerverkehrsabgabe, also jener Abgabe, die wir als Übergangslösung im Zusammenhang mit dem Paket «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» beschlossen haben. Die 0,6 Rappen sind damit eine logische Anknüpfung, wobei diese Untergrenze ja die Möglichkeit offenlässt, nach Bedarf höher zu gehen.

Die Obergrenze, 2,5 Rappen, ist genau das, was heute notwendig ist. Ich möchte Ihnen das in fünf Punkten erläutern:

1. Mit 2,5 Rappen decken wir die ungedeckten Kosten gemäss Artikel 36quater der Bundesverfassung.

2. Mit 2,5 Rappen leisten wir den Beitrag an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gemäss Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung.

3. Mit 2,5 Rappen erreichen wir den Umlagerungseffekt im Sinne des Bundesrates.

4. Mit 2,5 Rappen erreichen wir genügend oder sogar mehr Flexibilität bei den bilateralen Verhandlungen sowie bezüglich des Verhältnisses zwischen der LSWA und der ATA.

5. Es geht schliesslich auch um die Frage des Führungsprimates des Parlamentes.

Zu Punkt 1, zur Deckung der ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs nach Artikel 36quater der Bundesverfassung. Hier gehen wir ja vom Begriff der Kostenwahrheit aus. In den Unterlagen wird dargelegt, dass 1,15 Milliarden Franken ausgewiesen seien – politisch offensichtlich anerkannt, wenn ich unter «politisch» verstehe, was wir in der Kommission gemacht haben, was der Bundesrat vorlegt und die Verwaltung gerechnet hat; ob es dann politisch im weiteren Umfeld wirklich anerkannt und unbestritten ist, das möchte ich offenlassen. Immerhin hat Herr Bundesrat Leuenberger vorher zugegeben, dass noch nicht ausdiskutiert ist, ob alles wissenschaftlich abgesichert ist. Es gibt Vorbehalte. Die Gegenargumente zur Kostenwahrheit sind nicht dargelegt und diskutiert worden; das vermisse ich. Damit meine ich, steht das Ganze auf wackligem Fundament. Wir können sagen: Politisch ist es akzeptiert. Ob es effektiv so ist, lasse ich einmal offen.

Wir müssen zudem beachten, dass es eine parlamentarische Initiative Bundi gibt, die nach meinem Dafürhalten umgesetzt werden sollte; eine parlamentarische Initiative, welche eine umfassende Abklärung bezüglich der Kostenwahrheit im Verkehr verlangt. Ich habe selbstverständlich gesehen, dass in der Studie über die externen Kosten auch diejenigen der Bahn gerechnet worden sind. Aber was zählt, ist: In den Dokumenten, die wir behandeln, in den Vorlagen, z. B. zur Bahnreform, ist die Frage der Kostenwahrheit nicht enthalten.

Das ist mein Einwand gegenüber dieser Ungleichheit, und damit sprechen wir nicht von Kostenwahrheit im Verkehr, sondern wir nehmen ein Segment heraus und diskutieren darüber, ohne dass wir den Gesamtüberblick im Sinne der parlamentarischen Initiative Bundi haben.

Ich möchte Ihnen aber sagen, dass mit den 2,5 Rappen gemäss Antrag der Minderheit III, mit einem Einnahmepotential von 1,2 Milliarden Franken, dieses erste Paket der Kostenwahrheit abgedeckt werden kann. Also unbeschauen davon, ob man das bestreitet oder nicht, können im Sinne von Artikel 36quater der Bundesverfassung, wonach diese Kosten umgelagert werden sollen, diese Kosten umgelagert werden.

Über das zweite Paket bezüglich der Kostenwahrheit mit einer weiteren Milliarde Franken müssen wir jetzt nicht diskutieren. Ich meine, es braucht den wissenschaftlichen und politischen Diskurs darüber, was überhaupt denkbar und was richtig oder falsch ist. Ich glaube, es wäre politisch nicht richtig, und es wäre auch nicht korrekt, wenn wir nun bereits für die zweite Milliarde bezüglich der sogenannten Kostenwahrheit die Finanzierungsquellen öffnen würden.

Noch einmal zu Punkt 1: Den Artikel 36quater erfüllen wir mit dem Konzept der Minderheit III.

Zu Punkt 2: Der Finanzierungsbeitrag an den öffentlichen Verkehr gemäß FöV-Vorlage wird mit dem Konzept der Minderheit III ermöglicht. Der Beschluss in diesem Rat lautete so, dass 400 Millionen Franken aus der LSWA als jährlicher Beitrag für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs benötigt werden. Wenn wir 1,6 Rappen über die LSWA erheben, erhalten wir ungefähr 750 Millionen Franken. Wenn wir davon einen Drittel für die Kantone abziehen, haben wir diese 400 Millionen Franken. Das Konzept der Minderheit III erfüllt folglich die Bedingung des Finanzierungsbeitrages an den öffentlichen Verkehr.

Zu Punkt 3: Mit dem Antrag der Minderheit III erreichen wir den Lenkungseffekt, den Umlagerungseffekt im Sinne des Bundesrates. Wir haben in der Kommission Berechnungen vom BAV bekommen und ersehen daraus, dass wir mit einer LSWA von 2,5 Rappen in einen Bereich von 300 Franken für eine Fahrt durch die Schweiz kommen. Wenn wir noch die ATA in der Grössenordnung von 200 Franken dazunehmen, kommen wir auf eine Abgabe von 500 Franken. Gemäss den Vorgaben des Bundesrates reichen diese 500 Franken aus, um den gewünschten Lenkungseffekt zu erreichen, liegen wir doch mit diesen rund 500 Franken hinsichtlich der Gesamtkosten im Bereich von über 1100 Franken für die Durchfahrt durch die Schweiz. Das ist mehr als das, was für den Bahntransport bezahlt werden müsste. Diese Aussagen beruhen auf einer Tabelle, die leider im Rat nicht abgegeben werden konnte, die wir aber in der Kommission zur Verfügung hatten. Gemäss diesen Zahlen des BAV ist also der Umlagerungseffekt gegeben.

Bezüglich des Zeitpunktes der Umlagerung müssen wir folgendes beachten:

Die Umlagerung muss dann voll wirken, wenn wir auch die Kapazitäten haben, um diesen Verkehr auf der Bahn zu übernehmen. Dazu lesen wir in der Vernehmlassungsunterlage zur ATA auf Seite 24: «Da jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit vor Inbetriebnahme der Neat (frühestens 2006) bahnseitig zu wenig Kapazitäten zur Verfügung stehen, kann das Verlagerungsziel erst mit der Inbetriebnahme der Neat vollständig erreicht werden.» Es geht also gar nicht an, wie gesagt wurde, dass wir bereits im Jahre 2001 die Umlagerung vollständig realisiert haben müssen, weil wir zu diesem Zeitpunkt gar nicht bereit sind, den Zusatzverkehr auf der Bahn zu übernehmen. Folglich brauchen wir auch bezüglich der Umlagerung und damit der Abgabenhöhe ein kaskadenartiges Vorgehen, damit diese Anpassung praktikabel ist.

Schliesslich müssen wir im Zusammenhang mit der Bahnreform sehen, dass es nicht nur den sogenannten Push-Effekt gibt – von der Strasse weg auf die Bahn –, sondern wir haben auch den Pull-Effekt: die Bahn muss durch attraktive Angebote auch den Verkehr anziehen. Wie das möglich ist und was hier passieren kann, sehen wir erst, wenn wir die Beratung der Bahnreformvorlage an die Hand nehmen.

Zu Punkt 4, zur Frage der Flexibilität bei den bilateralen Verhandlungen: Wir haben auf der einen Seite die seinerzeitige Ausgangslage des Bundesrates für die Verhandlungen mit 600 Franken und auf der anderen Seite die Vorgabe der EU mit 300 Franken. Nun sehen wir, wie sich die Werte langsam annähern: Wie wir gehört haben, erachtete der Bundesrat vor einiger Zeit noch 460 Franken als möglich. In der «NZZ» von heute kann man nachlesen, dass es nun nach den Ausführungen von Herrn Bundesrat Leuenberger 340 Franken sind. Die Ausgangslage ist also noch völlig ungewiss.

Nun möchte ich Ihnen folgendes zeigen: Mit dem Spielraum, welchen die Minderheit III vorschlägt, kann dieser Verhandlungsentwicklung gefolgt werden. Wenn wir von diesen

340 Franken ausgehen, die heute in der Presse als offiziöse Zahl genannt werden, dann haben wir bei 1,6 Rappen, also bei der untersten Grenze des Bundesrates, beim Minimum, bereits eine LSWA von rund 200 Franken; das bedeutet, dass wir bei 340 Franken nur noch eine mögliche ATA von 140 Franken hätten. In der Vernehmlassungsunterlage zur ATA heisst es aber, dass auch 200 Franken zur Diskussion stünden. Das heisst: Mit dem Vorschlag des Bundesrates und vor allem mit den Anträgen der anderen Minderheiten würden wir uns bereits heute die Möglichkeit verbauen, eine Optimierung der LSWA und der ATA hinzukriegen. Das finde ich in diesem Zeitpunkt einfach falsch.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass über 90 Prozent der LSWA dem schweizerischen Binnenverkehr belastet werden. Wenn wir uns die Frage stellen bezüglich des Kantons Tessin, welcher natürlich mit einer ATA von zum Beispiel 200 Franken relativ hoch belastet wäre, müssen wir sehen, dass auch das Tessin ein Interesse daran haben muss, dass es beim Binnenverkehr keine unverhältnismässige Belastung durch die LSWA gibt. Man kann hierzu folgende einfache Rechnung machen:

1 Rappen leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe macht bei einem Fahrzeug von 28 Tonnen mit 80 000 Kilometern Jahresleistung rund 22 000 Franken aus. Wenn man nun diese 22 000 Franken nimmt und ihnen 100 Franken mehr oder weniger ATA gegenüberstellt, dann würde das heissen, dass mit einem Rappen LSWA und bei Äquivalenz dieser Belastungen vom Kanton Tessin aus 110mal hin und zurück durch den Gotthard gefahren werden könnte. Gleichzeitig muss man aber sehen, dass bei der ATA Rückerstattungen für die benachteiligten Regionen – das sind das Misox im Kanton Graubünden und der Kanton Tessin – vorgesehen sind. Ich möchte meine Kollegen aus dem Kanton Tessin bitten, einmal durchzurechnen, was für sie effektiv besser und was schlechter ist. Es sind eben nicht die absoluten Zahlen, sondern die «Deltas» – also die Differenzen – zu berechnen, um zu äquivalenten Situationen für Vergleichsbeurteilungen zu kommen. Dazu wären noch einige Überlegungen anzustellen. Die Folgerungen sind ganz klar: In bezug auf die Verhandlungsflexibilität des Bundesrates, in bezug auf die binnenwirtschaftlich notwendige Diskussion über das optimale Verhältnis zwischen LSWA und ATA ist das Konzept der Minderheit III das optimale und meines Erachtens das richtige.

Wir müssen in bezug auf die EU noch folgendes sehen: Ich glaube nicht, dass es von der EU einfach akzeptiert wird, wenn wir ein Verhältnis von ATA – die den Maut-Gebühren entspricht – zu LSWA haben, das völlig anders ist als in der EU. In der EU ist neu die sogenannte «Eurovignette» von 2370 Franken vorgesehen, welche bedeutend tiefer sein wird als die LSWA. Gleichzeitig sieht die EU vor, bei den Maut-Gebühren – bzw. bei unserer ATA – ein Maximum von 272 Franken zuzulassen. Wir sehen also, dass wir bei der ATA auch in bezug auf die EU-Kompatibilität den vollen Spielraum haben, den wir brauchen. Wir sollten ihn uns nicht mit diesen 1,6 Rappen verbauen, die der Bundesrat als Ausgangspunkt gewählt hat. Soviel in bezug auf die Flexibilität.

Zu Punkt 5, zum Führungsprimat des Parlamentes: Wir konnten zur Kenntnis nehmen, dass bezüglich Kostenwahrheit ein Betrag von 1,15 Milliarden Franken von der Verwaltung und der Kommissionmehrheit als politisch akzeptiert erachtet wird. Wenn in der Öffentlichkeit darüber diskutiert wird, werden Sie aber erfahren, dass dies politisch so nicht allseits akzeptiert wird; dieser Betrag ist nach wie vor umstritten. Dazu müssen wir sehen, dass wir für die LSWA bzw. ihre Verwendung bis jetzt nur die «halbe Verfassungsgrundlage» haben. Wir müssen für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch zwei Drittel der LSWA noch Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung durch das Volk beschliessen lassen. Das heisst, dass wir ein «indirektes obligatorisches» Referendum gegen die vorliegende Gesetzesvorlage haben. Artikel 23 dürfte nämlich daran gemessen werden, was in diesem Gesetz drinsteht; das müssen wir berücksichtigen. Ob dann das Referendum ergriffen wird, werden wir noch sehen. Ich bin dort auf jeden Fall nicht dabei, damit das klar ist.

Ich meine also, dass wir den Diskurs vor allem in bezug auf die Kostenwahrheit offenlassen müssen, vor allem bezüglich des zweiten Pakets, der zweiten Milliarde Franken. Nun müssen wir sehen: Alles, was über 2,5 Rappen liegt – also auch die 3 Rappen gemäss Antrag Beerli –, geht bereits in den Bereich der zweiten Milliarde. Über diese zweite Milliarde Franken muss aus politischer Ehrlichkeit zuerst noch diskutiert werden. Die obere Grenze von 2,5 Rappen ist also aus politischen und rationalen Überlegungen bezüglich der Kostenüberwälzung gemäss Artikel 36quater der Bundesverfassung klar gegeben.

Ich finde, dass das Parlament in einem politisch derart sensiblen Bereich die Führung nicht aus der Hand geben darf. Wir müssen die Möglichkeit haben, über die Erhöhung, über die 2,5 Rappen hinaus, noch zu diskutieren, weil damit die Frage der Kostenwahrheit zusammenhängt, die politisch umstritten und wissenschaftlich nicht abgesichert ist. Wenn wir, bei allem Vertrauen zum Bundesrat, nun einfach nach oben öffnen, wenn wir über diese 2,5 Rappen gehen, gibt dieses Parlament in einem verkehrspolitisch eminent bedeutsamen Bereich die Führung aus der Hand, und ich finde, dass dieses Parlament dann seine Verantwortung nicht wahrnimmt.

Ein letzter Punkt ist die Frage, welche Massnahmen wir bei Einführung der 40-Tonnen-Limite treffen, um den Produktivitätsgewinn abzuschöpfen: Da müssen wir sehen, dass es auch diesbezüglich falsch wäre, wenn wir bereits heute dem Bundesrat einfach vorweg den Spielraum geben würden, über diese 2,5 Rappen hinaus mögliche Produktivitätsgewinne abzuschöpfen. Diese Produktivitätsgewinne beginnen frühestens ab dem Jahre 2001, weil ab diesem Zeitpunkt allenfalls die Erhöhung der Gesamtgewichte beginnt, und sie sind frühestens ab dem Jahre 2005 voll realisierbar. Ich meine, dass wir genügend Zeit haben, zu überlegen, wie wir diese Produktivitätsgewinne abschöpfen möchten. Wir sollten uns nicht bereits jetzt der politischen Diskussion entziehen und das Handeln ausschliesslich dem Bundesrat überlassen.

Aufgrund des Konzeptes der Minderheit III ist festzustellen, dass Artikel 36quater der Bundesverfassung erfüllt ist, dass Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung auch erfüllt ist, dass wir dem Bundesrat mehr Handlungsspielraum geben und dass das Parlament in diesen Fragen die Führung behält.

In diesem Sinne ersuche ich Sie, dem Antrag der Minderheit III zuzustimmen.

Beerli Christine (R, BE): Mein Antrag ist überhaupt nicht originell, und ich werde auch nur einige Sätze benötigen, um ihn zu begründen. Es ist ein Vermittlungsantrag. Sie haben gesehen, ich nehme die untere Limite der Minderheit III und die obere Grenze der Mehrheit. Ich berufe mich auf etwas, was Herr Küchler gesagt hat: Er hat gesagt, wir sollten auf gar keinen Fall einen zu engen Rahmen setzen, weil ein zu enger Rahmen den Bundesrat in seiner Handlungsfreiheit einschränken würde und auch in den bilateralen Verhandlungen negative Wirkungen haben könnte. Gerade im Hinblick auf die bilateralen Verhandlungen fände ich es ein schlechtes Zeichen, wenn wir, wie das die Minderheit III vorschlägt, die obere Limite bei 2,5 Rappen ansetzen würden, da wir jetzt in den ganzen Verhandlungen immer von 3 Rappen gesprochen haben. Andererseits glaube ich auch, dass wir einen weiten Rahmen mit einer tiefen unteren Grenze benötigen. Deshalb untere Grenze bei 0,6 Rappen, obere Limite bei 3 Rappen.

Das ist ein richtiger Vermittlungsvorschlag; ich bitte Sie, ihm zuzustimmen.

Bisig Hans (R, SZ): Gleich zu Beginn bitte ich Sie, der Minderheit III oder andernfalls dem Antrag Beerli zuzustimmen.

Ein Mehrheits- und drei Minderheitsanträge, begleitet von einem Vermittlungsantrag, sind ein klares Indiz dafür, dass die Kommission am Kernartikel – Artikel 8 – der Vorlage «hängengeblieben» ist. Die Vermutung liegt nahe, dass es hier weniger um die Sache als vielmehr um fundamentale, grund-

satzpolitische Stellungnahmen geht. Gesetzentwurf und Botschaft datieren vom 11. September 1996. Damals waren die Landverkehrsverhandlungen noch auf besten Wegen, und man konnte in guten Treuen davon ausgehen, dass der Transitschwerverkehr kostenneutral auf die Schiene verlagert und der Produktivitätsgewinn der Tonnageerhöhung abgeschöpft werden könne. Entsprechend errechneten die Verkehrsfachleute des Bundes die Abgabe der Transitfahrt eines «40-Tönners» mit 560 Franken, d. h. 360 Franken leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe plus 200 Franken Alpentransitabgabe. Diese Annahmen sind zwischenzeitlich völlig illusorisch geworden, jenseits von Gut und Böse.

Herr Küchler argumentiert immer noch so, als ob die Landverkehrsverhandlungen mit der EU problemlos und bei bestem gegenseitigem Einvernehmen verlaufen würden. Er vergisst dabei, dass wir uns mit dem Alpenschutzartikel und mit dem Transitvertrag selber in eine schlechte Verhandlungsposition manövriert haben; noch mehr Fehler können wir uns nicht mehr leisten.

Wenn die bilateralen Verhandlungen nicht für gescheitert erklärt werden sollen, dürfen wir keine Rahmenbedingungen formulieren, welche jeden Spielraum vermissen lassen. Genau das würden wir aber mit dem Antrag der Kommissionen tun, von den Minderheiten I und II ganz zu schweigen. Der erwähnte LSWA-Anteil von 360 Franken für die Transitfahrt eines «40-Tönners» entspricht eben der Obergrenze von 3 Rappen pro Kilometer und Tonne. Dazu kommt aber noch, dass die Abgabe gestaffelt und nach Fahrzeugkategorien differenziert eingeführt werden soll, was mit dem Mehrheitsantrag unter den heutigen Gegebenheiten schlichtweg nicht mehr möglich ist.

Wenn der Abschluss des Verkehrsabkommens im Rahmen der bilateralen Verhandlungen nicht verunmöglicht werden soll, ist eine flexible Ausgestaltung der Vorlage unumgänglich. Zusätzlich ist die negative Auswirkung der LSWA auf die Berg- und Randregionen zu beachten, vor allem auf jene benachteiligten Regionen, die nicht über eine Schienenerschliessung verfügen. Herr Bundesrat Leuenberger hat soeben erklärt, dass er hier einige Erkenntnisse dazu gewonnen habe, ich kann ihm dazu nur gratulieren.

Mit dem gleichen Recht und der gleichen Begründung, mit denen das Tessin eine tiefe ATA reklamiert, verlangen die Berg- und Randregionen eine tiefe LSWA. Die Auswirkung ist genau die gleiche.

Letztlich ist auch die Parallelität mit der Vorlage «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» zu berücksichtigen. Zeitpunkt und Umfang des Mittelbedarfes sind hier noch keineswegs bestimmt. Die beiden Räte werden sich noch sehr zusammenraufen müssen. Das Abweichen vom Verursacherprinzip und von der Kostenwahrheit im Verkehr wiegt schon schwer genug, zahlt doch gemäss dieser Vorlage der Binnenschwerverkehr mit seinem Anteil von 95 Prozent für den Transitverkehr mit einem Anteil von lediglich 5 Prozent. Was bezüglich «Bahn 2000» auch zuwenig beachtet wird: Der Schwerverkehr zahlt für den Personenverkehr, das ist eine Tatsache, die uns bewusst sein muss.

Herr Bundesrat Leuenberger, von Kostenwahrheit kann hier wirklich keine Rede mehr sein, und inwiefern mit der Subventionierung des Transitschwerverkehrs auf der Schiene die externen Kosten des Schwerverkehrs abgegolten werden – beispielsweise im Muotatal –, haben Sie uns auch nicht erklärt.

Nur der Antrag der Minderheit III und eventuell der Antrag Beerli lassen eine effektiv gestaffelte und nach Fahrzeugkategorien differenzierte Einführung der LSWA unter Mitberücksichtigung der Alpentransitabgabe zu. Nur der Antrag der Minderheit III und der Antrag Beerli lassen den Spielraum für die Differenzvereinbarung bei der FÖV-Vorlage und bei den bilateralen Verhandlungen offen. Es ist völlig abwegig, in diesem Zusammenhang von falschen Signalen in Richtung Brüssel zu sprechen. Das Gegenteil ist der Fall. Falsche Signale würden dort empfangen, wenn wir unsere Unterhändler auf den Stand Herbst 1996 festnageln würden.

Ich bitte Sie darum eindringlich, der Minderheit III zuzustimmen und damit die parallele Behandlung der FÖV- und der

LSVA-Vorlage sowie der Bahnreform nicht zusätzlich zu erschweren.

Leumann Helen (R, LU): Die LSVA kostet; das ist auch deren Zweck. Diese Kosten werden von den Konsumentinnen und Konsumenten übernommen werden müssen. Wieviel kostet sie? Das ist die Frage, und hier scheiden sich die Geister.

Industrie, Gewerbe und Handel sind darauf angewiesen, dass ihre Güter verschoben werden. Wir Konsumentinnen und Konsumenten sind darauf angewiesen, dass diese Güter an einem Ort landen, wo wir sie auch problemlos abholen können. Es ist also eine Tatsache, dass es ohne Wirtschaft keinen Verkehr und wenigstens fast keinen Verkehr gibt. Ohne Verkehr gäbe es aber auch keine Wirtschaft. Wir stünden also wieder vor anderen Problemen.

Die Kosten des Güterverkehrs beeinflussen die Preise unserer Produkte im In- und Ausland. Ein Teil dieser Kosten kann vom Produzenten abgewälzt werden. Das verteuert die Produkte und reduziert die Wettbewerbsfähigkeit. Einen weiteren Teil trägt der Produzent selber, weil er ihn nicht mehr abwälzen kann. Und das in einer Zeit, wo viele ums Überleben kämpfen!

Um die stagnierende Wirtschaft anzukurbeln, stellen wir dann wieder Geld für ein Investitionsprogramm zur Verfügung! Manchmal habe ich wirklich das Gefühl, dass die Linke nicht weiss, was die Rechte tut, wenn einerseits Geld für Förderungsmassnahmen bereitgestellt wird und andererseits Anträge für eine massive Verteuerung im Raum stehen, welche dann gerade für die kleinen und mittleren Unternehmungen äusserst negative Folgen haben. Ich spreche hier nicht von den Transportunternehmen, sondern von allen in der Wirtschaft beteiligten Firmen, die den grössten Teil der Arbeitsplätze bereitstellen. Es ist also für die Schweizer Wirtschaft absolut notwendig, dass die Erhöhung der Transportkosten in einem vernünftigen Rahmen bleibt.

Ein zweiter Punkt ist die momentane Situation bei den bilateralen Verhandlungen in bezug auf das Verkehrsdossier: Ich bin nach wie vor der Meinung, dass wir die heutige Debatte wahrscheinlich besser verschoben hätten; aber wir haben anders entschieden. Diese Verhandlungen sind ins Stocken geraten, und das ist sehr bedauerlich. Ich meine, dass wir nun mit dieser LSVA dem Bundesrat den nötigen Spielraum geben müssen, damit er weiter verhandeln kann, und dass wir nicht schon im voraus Grenzen setzen sollten. Ich bin überzeugt, dass unser Bundesrat sich seiner Verpflichtungen – einerseits den angenommenen Verfassungsbestimmungen gegenüber, andererseits aber auch den Bedürfnissen der Schweizer Wirtschaft gegenüber – durchaus bewusst ist. Ich hoffe sehr, dass es ihm gelingt, die Verhandlungen zu einem guten Abschluss zu bringen. Die Schwierigkeiten, die sich für viele Unternehmen wegen unseres Abseitsstehens immer deutlicher zeigen, erfordern es, dass wir hier endlich eine für alle befriedigende Lösung finden können.

Aus diesen Gründen unterstütze ich den Antrag der Minderheit III, und ich bitte Sie alle, dies auch zu tun.

Schmid Carlo (C, AI): Wir haben seinerzeit einen Verfassungsartikel über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe beschlossen. Ich war damals nicht dagegen. Es hat daher in der Konsequenz auch keinen Sinn, wenn man da Fundamentalopposition macht. Ich glaube, die LSVA hat ihre Berechtigung. Wir sind uns im Moment nicht ganz im klaren darüber, welche Form sie haben soll – ob dafür eine Zweckbindung bestehen soll, wie sie Artikel 36quater der Bundesverfassung vorsieht. Eine neue Regelung sieht Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung vor, der noch nicht in Kraft getreten ist; aber ich gehe davon aus, dass er angenommen wird. Herr Maissen hat allerdings gesagt – das ist ein interessanter Gesichtspunkt –, dass hier ein Referendumstürlein besteht für den Fall, dass diese Vorlage nicht richtig funktioniert.

Wenn man schon ja gesagt hat, muss man jetzt halt in den sauren Apfel beiessen. Es geht nun um die Frage, wie hoch die Belastung sein soll. Dabei ist interessant festzustellen,

dass wir uns in der ganzen Diskussion, abgesehen von zwei, drei Ausnahmen, stark auf den Transitverkehr eingeschossen haben. Wir hören immer das Argument «LSVA wegen des Transits»; wir hören die Begründung, das sei tragbar, ein Transit koste 200 Franken oder ein Transit koste auf diese Art und Weise 360 Franken plus ATA usw. Man argumentiert bei der Frage der Höhe der LSVA durchgehend mit dieser Transitachse. Das mag gut und recht sein, aber in der ganzen Debatte kommt zuwenig zum Ausdruck, dass der Transitverkehr 5 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens darstellt und dass 95 Prozent des Gesamtverkehrs in der Schweiz nicht transitgemässer Binnenverkehr ist – von Romanshorn nach Basel oder von Biel nach Hochdorf –, und dieser wird genau gleich belastet, und dann sind die Zahlen natürlich andere.

Da geht es, wie Frau Leumann gesagt hat, in das dicke Tuch. Da geht es nicht mehr um 200 Franken pro Transit als massgebliche Grössenordnung, sondern da geht es um die Zahlen von Herrn Maissen; sie müssen wiederholt werden: Ein «28-Tönnner», der bei einer Jahresleistung von 80 000 Kilometern mit einer LSVA von 1 Rappen belastet ist, bringt aufgrund der LSVA 22 000 Franken dazu. Wenn man ehrlich ist, muss man die Pauschale von 4000 Franken abziehen, also bleiben immer noch 18 000 Franken bei 1 Rappen. Bei 1,6 Rappen sind es dann 35 000, bei 2 Rappen 44 000, bei 2,5 Rappen sind es 56 000 Franken, Herr Küchler, und bei 3 Rappen sind es 112 000 Franken, um die der Betrieb pro Jahr verteuert wird. Das kann man alles wollen! Ob das sinnvoll ist, weiss ich wirklich nicht, und ob es gerecht ist, weiss ich noch viel weniger.

Wenn Sie das Inland betrachten, den reinen Binnenverkehr, dann kann man zwar durchaus sagen: Auch wir haben im Mittelland und im Unterland ein bestimmtes Interesse daran, dass der Schwerverkehr mehr von der Strasse auf die Schiene verschoben wird. Herr Bundesrat Leuenberger hat in der Eintretensdebatte heute morgen allerdings richtigerweise gesagt, der Modal split sei auch binnenwirtschaftlich nicht in allen Dingen durchzuhalten, nämlich dort nicht, wo es keine Bahnen gibt. Das ist bei Randregionen, bei Berggebieten zum Teil der Fall. Sie können von daher gesehen mit diesen Zahlen in bestimmten Gegenden den Zweck gar nicht erreichen, weil keine Bahn vorhanden ist.

Ich will Ihnen gerne noch meine Interessenbindung offenlegen. Ich beziehe keinen Rappen von der Astag oder von sonst irgend jemandem, ich bin Vertreter eines Randkantons, der mit einer Schmalspurbahn erschlossen wird und der in Gossau und St. Gallen die unüberwindliche Schwelle eines Spurwechsels hat, den man nicht einmal mit den Rollböcken überschreiten konnte. Der Kanton Appenzell Innerrhoden wird im Umfang von weniger als 10 Prozent mit der Bahn bedient. Das ist für uns ein Problem; das ist nicht das Problem eines Herrn Planzer, nicht das Problem eines Herrn Friderici, nicht das Problem irgendeines anderen Transporteurs, sondern das sind die Probleme unserer eigenen Unternehmungen. Was hier passiert, führt zu einer Verteuerung des Transportes; das bezahlt entweder der Unternehmer – wenn er ein Gut verkauft, bei dem er die Mehrkosten nicht auf die Konsumenten übertragen kann – oder der Konsument. Da haben wir eine Veranstaltung mehr, wo Randregionen mit exuberanten Ansätzen der LSVA benachteiligt werden. Diese bahnlösen Tatsachen, wie man früher gesagt hat, sind sicher jene, die unter exuberanten Kosten leiden.

Aber ich bitte Sie: Man macht hier etwas Politik auf der einen Seite, am nächsten Tag macht man Politik auf der anderen Seite; dann geht man hin und beschliesst IHG-Gelder, man stimmt Bonny-Beschlüssen usw. zu. Sie können sich alles sparen, wenn die Geschichte morgen derart verteuert wird, dass das, was vom Bund unter diesen Titeln kommt, gerade wieder weggefressen wird.

Aber es geht nicht nur um die Randregionen, es geht unter anderem auch um die Agrarprodukte. Bei Agrarprodukten – wenn das nicht dauerhafte Güter sind wie Weizen, Getreide, wenn es Frischprodukte sind wie Gemüse, Früchte, wie auch Milch, die relativ rasch transportiert werden muss – hat der Bahntransport einfach seine Grenzen. Dafür muss man in

Gottes Namen, ob man will oder nicht, mit diesen Lastwagen herumfahren. Da gehen wir hin und machen mit «Agrarpolitik 2002» Veranstaltungen zur massiven Verbilligung der landwirtschaftlichen Produkte. Einverstanden, wir müssen mehr Markt haben. Aber dann gehen Sie doch nicht hin und verteuern in der gleichen Art und Weise mit einer solchen exuberanten Geschichte diese Produkte, wie es die Mehrheit, vor allem aber auch die Minderheit I – das ist jenseits von Gut und Böse – wollen.

Aus all diesen Gründen bin ich persönlich der Auffassung, dass der Bundesrat in seiner unendlichen Güte und Freundlichkeit auch gegenüber den Randgebieten mit einem Einstieg von 0,6 Prozent gut bedient ist und von dorthin – je nachdem, wie es die Notwendigkeit erheischt – einen Spielraum haben muss. Der Spielraum gemäss Antrag der Minderheit III ist üppig.

Ich bitte Sie daher aus allen diesen Gründen inständig, dem Antrag der Minderheit III zuzustimmen, gegebenenfalls, wenn dafür keine Mehrheit zustande kommt, dem Antrag Beerli – aber primär dem Antrag der Minderheit III.

Danioth Hans (C, UR): Die sehr engagierte Debatte heute hat die Multifunktionalität der LSWA aufgezeigt. Ich habe gestern beim Eintreten gesagt, wie selten sonst, sei hier Augenmass gefordert. Gerade deshalb stehe ich nach wie vor hinter der Auffassung der Mehrheit. Das «Fähnlein der sieben Aufrechten» besteht nach wie vor, und ich nehme an, unser «Führer der sieben Aufrechten», Herr Loretan, wird das dann noch begründen.

Wir müssen uns eins immer wieder vergegenwärtigen: Einerseits werden die Erträge aus den Abgaben, d. h. aus den dem Bund verbleibenden zwei Dritteln, mit Recht als Hauptpfeiler für die Finanzierung der Neat und der übrigen Verkehrsvorhaben bezeichnet. In der nächsten Woche wird der Nationalrat das beraten. Wenn Sie die LSWA «aushungern», müssen wir nach anderen Finanzierungsquellen suchen, vor allem dann, wenn man nicht einmal bereit ist, diese 10 Rappen Benzinzuschlag zu akzeptieren.

Dann hat die LSWA die Funktion eines finanziellen Regulators für die Umlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Dies soll – das wird in der Regel übersehen – nicht auf der Grundlage des heutigen Regimes geschehen, sondern schrittweise, stufenweise, mit der Lokierung oder gar der Aufhebung der 28-Tonnen-Limite. Man will die Produktivitätserhöhung abschöpfen. Das muss man miteinander vergleichen.

Die LSWA steht natürlich in einem Gesamtzusammenhang zur Belastung des Gütertransits, also zur ATA. Wenn Sie nun gemäss Antrag der Minderheit III die LSWA in der Anfangsphase derart massiv reduzieren, müssen Sie, um auf eine vernünftige Gesamtbelastung des Transitverkehrs zu kommen, die ATA derart verteuern, dass es innenpolitisch zum Problem wird. Natürlich hat Herr Maissen vorhin zu Recht darauf hingewiesen, man müsse die Gesamtrechnung machen, aber es verbleibt die Differenz, dass bei 0,6 Rappen Mindestgebühr eine LSWA von nur 80 Franken für die Fahrt von Basel nach Chiasso resultiert. Man müsste, je nachdem, 300 Franken ATA oder noch mehr verlangen. Glauben Sie im Ernst, dass das innenpolitisch durchsetzbar ist? Ich glaube es nicht.

Herr Maissen hat in seinen sehr interessanten Ausführungen korrekterweise auch dargelegt, dass der Bundesrat sehr wahrscheinlich auch in der Startphase nicht mit 0,6 Rappen beginnen kann. Diese 0,6 Rappen sind ja aus der doppelten PSVA entstanden, die als ungerecht bezeichnet wurde – vor allem für die kleinen Transporteure, Kollege Schmid – und die als ungenügend bezeichnet wird, wenn man den Transitverkehr erfassen will.

Herr Kollege Schmid hat mir freundlicherweise seine Bedenken vorher mitgeteilt. Ich möchte darauf eingehen und sagen, dass die Berechnung, die ich überprüfen liess, davon ausgeht, dass die Erhöhung der Transportkosten durch die LSWA beim 28-Tonnen-Regime im Binnenverkehr effektiv rund 20 Prozent beträgt. Mit der mit der LSWA gekoppelten Anhebung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen ergeben sich

aber Kostenreduktionen, die man auch auf 20 Prozent schätzt, so dass sich Verteuerung und Verbilligung etwa die Waage halten.

Bei der Ausgangslage 28 Tonnen und 50 000 Kilometer Fahrsvolumen im Schnitt ergibt sich eine Verteuerung der Arbeitsstunde von Fr. 16.15. Die Mehrbelastung beträgt also noch 16 bis 17 Prozent und nicht 30 Prozent, und das bei einem Fuhrlohn von 100 Franken pro Stunde. Der Anteil Transportkosten an einem Produkt liegt in der Regel bei 3 bis 4 Prozent, im Maximum bei 10 Prozent. Die 90 bis 97 Prozent der übrigen Kosten werden somit von der LSWA nicht betroffen.

Herr Bundesrat Leuenberger hat die Transportkosten eines Lastwagens von Karlsruhe nach Mailand erwähnt. Ich möchte eigentlich die Schlussfolgerungen daraus ziehen: Gegenwärtig ist die Route Karlsruhe–Mailand für ein Fahrzeug mit zulässigem Gesamtgewicht von 40 Tonnen durch die Schweiz eindeutig kostengünstiger als über Frankreich oder Österreich. Die Kosten einer Fahrt Karlsruhe–Mailand durch die Schweiz bleiben im Jahre 2001 tiefer, wenn man von einer LSWA von 1,6 Rappen und 130 Franken ATA ausgeht, und im Jahre 2005 – wenn man von 3 Rappen ausgeht und sogar 200 Franken ATA annimmt – sind sie im Vergleich mit den anderen Ländern immer noch tiefer.

Diese Relation muss man sehen. Wenn man jetzt sagt, der Einstieg sei zu hoch, dann möchte ich den Bundesrat bitten, uns zu sagen: Ist es nicht möglich, bei 1,6 Rappen, die ja eine sehr geringfügige Belastung ergeben, nämlich 200 Franken für einen Transitlastwagen, einzusteigen und so die neue Philosophie umzusetzen, die darin besteht, dass zwischen «sauberen», «mittleren» und «schmutzigen» Lastwagen differenziert werden soll? Oder wäre hier eine zusätzliche Flexibilität möglich gewesen? Man hätte sich ganz wenige Prozentpunkte vorstellen können. Aber sicher kann sich das nicht in der Grössenordnung von 0,6 bis 2,5 Rappen bewegen. Diese sind ausgewiesen. Das bestätigt auch Herr Maissen. Die obere Grenze berücksichtigt die erste Phase der externen Kosten mit den Umwelt- und mit den Unfallkosten. Diese sind ermittelt worden und sind heute aufgrund der Richtlinien auch international anerkannt. Die Erhöhung von 2,5 Rappen auf 3 Rappen ist eine geringfügige Reserve für den Bundesrat. Alles andere, die zweite Phase, würde eine Änderung des Gesetzes bedingen.

Alles in allem: Ich glaube, dass wir das Fell des Bären nicht waschen können, ohne es nass zu machen. Ich persönlich meine, dass unter Berücksichtigung aller Ziele, die angestrebt werden sollen, der Antrag der Mehrheit tragfähig und auch tragbar ist.

In diesem Sinne möchte ich Ihnen empfehlen, der Mehrheit zuzustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich habe Ihnen diesen orientalischen Basar in der Eintretensdebatte vorausgesagt. Man könnte die Debatte, die jetzt geführt worden ist, auch unter das Motto stellen: «Point d'argent, point de Suisse.» Es ist klar: Wenn es um Geld geht, steigt unsere Diskussionslust ins Unermessliche. Aber diese Diskussion musste geführt werden.

Einleitend eine Bemerkung zu Artikel 8: Die Kommission hat ihn umgestellt, indem sie Absatz 3 an den Anfang gesetzt und einen neuen Absatz 1 bis ausformuliert hat. Das sind rein redaktionelle Umstellungen, die Sie wohl akzeptieren werden.

Ich spreche vorderhand einmal zu Absatz 1 gemäss der neuen Gliederung der Kommission. Wie der Bundesrat auf seinen Abgaberahmen kommt, hat er in der Botschaft auf den Seiten 15 und 16 erläutert. Die Kommissionsmehrheit folgt den Überlegungen des Bundesrates weitestgehend. Wenn wir die verkehrspolitischen Ziele erreichen wollen, brauchen wir am Schluss des Prozesses, wenn wir zu den «40-Tönnern» übergehen – aus heutiger Sicht im Jahr 2005 oder vielleicht etwas später –, eine LSWA in der Grössenordnung von 2,5 Rappen.

Dafür, wie man nun diesen Rahmen absteckt, gibt es die Kriterien, die ich in meinem Eintretensvotum erläutert habe. Es

sind, wie das in der Debatte wieder zum Ausdruck gekommen ist, verkehrspolitische und finanzpolitische Kriterien, es sind wirtschaftspolitische und regionalpolitische Kriterien, sodann Kriterien der politischen Akzeptanz und schliesslich der Eurokompatibilität. Letzteres scheint mir das wichtigste Kriterium zu sein.

Warum die untere Grenze bei 1,6 Rappen? Die 1,6 Rappen ergeben 750 Millionen Franken. Ein Drittel geht weg, an die Kantone. Es bleiben also rund 500 Millionen Franken für den Hauptzweck, für die Finanzierung der Investitionen in die Grossebauvorhaben des öffentlichen Verkehrs. 400 Millionen Franken sind nach den Beschlüssen – auch unseres Rates – nötig, eher etwas mehr.

Diese Beschlüsse sind aber seither sehr, sehr relativiert und kritisiert worden. Die Mehrheit der Kommission zeichnet für diese Beschlüsse vom Dezember 1996 – das möchte ich auch einem Journalisten einer bestimmten Zeitung sagen, der heute etwas in dieses Wespennest gegriffen hat – nicht verantwortlich. Mit 0,6 Rappen erzielen wir, Herr Maissen, bloss 300 Millionen Franken; es bleiben also für die Neat usw. nur 200 Millionen Franken, was eindeutig unter den Beschlüssen des Ständerates und der Meinung insbesondere der Kommission des Nationalrates ist. Da braucht es also schon ein wenig mehr als 0,6 Rappen, um dieses Ziel erreichen zu können. Es könnte, wie gesagt, von 1,6 Rappen aus betrachtet auch etwas weniger sein. Mit dieser Untergrenze soll auch ein angemessener erster Teil der nicht gedeckten externen Kosten von gut 1 Milliarde Franken abdeckbar sein. Dieses Minimum garantiert eine gewisse Umlenkungswirkung von der Strasse zur Schiene.

Die obere Grenze von 3 Rappen wird so begründet: Die berechneten externen Kosten im Betrag von gut 1 Milliarde Franken entsprechen ungefähr 2,5 Rappen LSVA. Hier ist ebenfalls eine kleine Reserve eingebaut: für die Teuerung, für allfällige weitere Einbezüge von noch nicht exakt berechneten externen Kosten.

Die 2,5 Rappen vermögen ungefähr die Wirkung des Übergangs zur 40-Tonnen-Limite auszugleichen. Nicht über 3 Rappen hinaus sollten wir gehen, weil der zweite Teil der ungedeckten externen Kosten noch nicht berechnet ist. Es gibt im Moment bloss Schätzungen, wie die Botschaft auf Seite 10 (Ziff. 223) zeigt. Die 2,5 Rappen entsprechen dem, was man mindestens bis vor kurzem im Rahmen der bilateralen Verträge bei der EU herausholen sollte und wollte. Mehr als 3 Rappen dürften politisch nicht durchsetzbar sein. Der Antrag der Kommissionmehrheit bewegt sich beim unteren wie beim oberen Rand in ungefähr denselben Abgrenzungen wie der Antrag der Minderheit III und der Antrag Beerli.

Nun gehe ich, soweit noch nötig, auf die Ausführungen der Sprecher der Minderheiten ein. Zur Minderheit I, vertreten durch Herrn Küchler: Ich gebe hier eine Pauschalbeurteilung ab. Man darf, so glaube ich, die Anlastung der ungedeckten externen Kosten, die Umlagerungswirkung in bezug auf die Höhe der Abgabe und die Bedürfnisse der FÖV-Vorlage nicht quasi «aufaddieren». Sodann: Der Einstieg – ich spreche immer zur Minderheit I – muss gemessen an der pauschalen Schwerverkehrsabgabe aus innenpolitischen und binnenwirtschaftspolitischen Gründen milde sein und abgefedert vorgenommen werden; das ist alles dargelegt worden. Das spricht doch für einen Anfangssatz von höchstens 1,6 Rappen, nach meiner persönlichen Meinung eventuell etwas tiefer.

Zur Minderheit II kann man mutatis mutandis dasselbe sagen wie zur Minderheit I.

Nun zur Minderheit III: Sie ist in Ihrer Stossrichtung, wie gesagt, relativ nahe bei der Mehrheit und beim Bundesrat. Sie belässt indessen nach oben zu wenig Spielraum. Ich glaube, wir brauchen diese 3 Rappen als Obergrenze; ich habe die Gründe dafür soeben kurz dargelegt.

Zum Antrag Beerli: Da die adäquatesten Formulierungen «mindestens 0,6 Rappen» (Antrag der Minderheit III) oder «mindestens 1,6 Rappen» (Antrag der Mehrheit der Kommission) lauten, könnte man sich auch eine solche Lösung vorstellen, weil der Antrag Beerli dazu noch die Obergrenze rich-

tig ansetzt. Das ist eine Ermessensfrage. Eine Erweiterung des Spielraumes nach unten, immer mit dem Wort «mindestens», das dem Bundesrat die Möglichkeit gibt, auch über diesem Minimalsatz einzusteigen, schiene nicht ganz unvernünftig.

Nun, in dieser «Markterel» – das meine ich gar nicht pejorativ, sie hat stattfinden müssen –, die einmal ein Ende haben muss, empfehle ich als Berichterstatter, dem Antrag der Mehrheit der Kommission zuzustimmen. Persönlich – ich unterstreiche das – würde ich es indessen nicht als Landesunglück betrachten, wenn der Vermittlungsantrag Beerli durchkommen würde. Ich habe die Gründe dafür dargelegt. Im übrigen sind wir ja Erstrat. Der Zweitrat muss ja auch noch etwas an diesem Kostenrahmen «herumschraubeln» können. Ich empfehle Ihnen abschliessend Zustimmung zum Antrag der Mehrheit der Kommission.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst einmal habe ich in der Eintretensdebatte gesagt, wie wichtig Flexibilität ist, d. h., dass eine Bandbreite notwendig ist. Wenn Sie mich danach fragen, dann sollte die Bandbreite möglichst gross sein. Je grösser sie ist, desto höher ist die Kompetenz des Bundesrates. Der Bundesrat braucht diese Flexibilität aus folgenden Gründen:

1. Er braucht sie wegen der Verhandlungen mit der Europäischen Union. Er muss da flexibel sein können.

2. Er braucht sie auch wegen der technischen Entwicklungen. Wir kennen die Möglichkeit, Lastwagen je nach Verschmutzungsgrad zu belasten, «schmutzigere» Lastwagen also stärker zu belasten als weniger «schmutzige». Diese Tendenz, die vor allem durch die Holländer gefördert wird, weil sie die «saubersten» Lastwagen haben, kommt in der EU zum Tragen. Wir brauchen also Flexibilität, wir brauchen eine Bandbreite.

Wie soll sie ausgestaltet sein? Es ist richtig, dass es in unserer Politik einerseits um die Transitgebühren und andererseits, wie Herr Schmid dargelegt hat, auch um den Binnenverkehr geht.

Zunächst zu den Transitgebühren, damit Sie sich das vorstellen können: Die Obergrenze von 3 Rappen, welche der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission vorschlagen, würde eine Transitgebühr von 360 Franken erlauben, wenn man sie ausschöpfte. Die Obergrenze gemäss Antrag der Minderheit III, die bloss bei 2,5 Rappen läge, würde eine maximale Transitgebühr von 300 Franken erlauben. Beim Antrag der Minderheit II – 4 Rappen – würde man auf 480 Franken kommen. Schliesslich würde man dann bei der einsamen Spitze der Minderheit I (Küchler) landen: Wenn man die betreffenden 5 Rappen tatsächlich umsetzen würde, bedeutete dies 600 Franken für einen Transit. Jetzt haben Sie einmal diese Zahlen.

Zur Argumentation von Herrn Schmid bezüglich des Binnenverkehrs: Man muss in einer solchen Debatte unglaublich gut im Kopfrechnen sein. Für all jene, die von sich glauben, dass sie das nicht seien, und die auch keinen Taschenrechner dabei haben, haben wir in der Botschaft extra einen Anhang 2 gemacht, weil wir uns gedacht haben, dass es soweit kommen würde. Dort haben Sie ein Tabelle, wo man das eigentlich ganz gut sehen kann.

Da möchte ich jetzt Herrn Schmid antworten: Es ist im Grundsatz richtig, was er sagt, aber wir müssen jetzt auch die Verhältnisse im Auge behalten. Wir haben in der Eintretensdebatte gesagt, dass es gerade die Randgebiete seien, welche die Produktivität wegen der zum Teil engen Strassen usw. nicht auf 40 Tonnen steigern könnten. Realistisch ist, dass «12-Töner» in diese Randgebiete fahren. Ich gehe jetzt einmal von einem 20 Kilometer langen Tal und einer LSVA von 2,5 Rappen – das ist das, was der Bundesrat eigentlich anstreben möchte – aus. Also: 12 Tonnen, 20 Kilometer, 2,5 Rappen – das würde 6 Franken ergeben.

Die Fahrt durch dieses Tal würde also 6 Franken kosten. Dies nur, damit Sie jetzt nicht bei den Transitgebühren von 300 bis 400 Franken bleiben. Das ist die Realität, und deswegen konnte man ja auch ausrechnen, dass die Mehrbelastung eines Produktes marginal bleibt. Ich will gar nicht sa-

gen, dass das nichts sei – 6 Franken sind 6 Franken –, aber so grauerregend ist es nicht.

Bei all diesen Berechnungen wollen wir aber doch den Grundsatz nicht vergessen, dass wir die LSVA damit begründen, dass die externen Kosten auferlegt werden. Jetzt rechnen alle. (*Heiterkeit*) Hören Sie jetzt doch auch noch die Grundsätze! Wir wollen die externen Kosten belasten, und wir wollen einen Lenkungseffekt erzielen.

Was die externen Kosten angeht: Das ist eben der Grund, weswegen der Bundesrat nicht 5 Rappen als Obergrenze vorschlägt, sondern 3 Rappen. Das wäre nach unseren heutigen Berechnungen das absolute Maximum. Wenn man da noch höher geht, dann kommen wir zu diesem politisch willkürlichen Preis, den wir Ihnen nicht empfehlen können.

Was umgekehrt den Lenkungseffekt angeht, müssen Sie folgendes sehen: Je tiefer die Belastung erfolgen würde, desto geringer wäre der Lenkungseffekt, und desto eher wäre dann der Staat aufgerufen, die Bahnen zu unterstützen, sei es mit flankierenden Massnahmen, sei es mit Subventionen. Das sind eigentlich die beiden Eckpunkte nach oben und nach unten, die es in politischer Hinsicht zu bedenken gilt.

Sie müssen auch davon ausgehen, dass die Alpen-Initiative heute Verfassungsrecht ist. Der Alpenschutz muss umgesetzt werden, und wenn er umgesetzt werden muss und wenn beispielsweise die Alpentransitabgabe keine Gnade finden sollte, dann müssten andere Wege gefunden werden. Diese anderen Wege würden eben darin bestehen, die Bahn in die Lage zu versetzen, günstiger zu transportieren.

Ich komme hiermit zur Frage – ich glaube, Herr Küchler hat sie gestellt –, wie diese Schutzklausel dann funktionieren soll. Man will den folgenden Mechanismus anwenden: ein bestimmter Preis auf der Strasse, erhöht um die Fixkosten – Benzin, Amortisation usw. –, das sind 200 Franken, dazu ein Unterschied zum Bahnangebot. Im Moment sind das 75 Franken, die den Lenkungseffekt erzielen. Damit ist man bei der Zahl für die Bahn.

Je tiefer nun die Strassenfiskalität wird, desto tiefer wird auch der Preis für die Bahn, und je tiefer dieser Bahnpreis wird, desto eher muss er auch wieder durch den Staat gestützt werden. Wenn dieser Mechanismus aus irgendwelchen Gründen nicht mehr zum Spielen kommt, wenn der Umlagerungseffekt nicht mehr erfolgt, dann hat die Schweiz das Recht, ihre Fiskalität zu erhöhen – das ist der Inhalt der Schutzklausel –, während die EU das Recht hat, zu fordern, dass wir unser Bahnangebot so billig machen, dass der Umsteigeeffekt erzielt werden kann. Bei uns kann das Subventionen an die Bahn und das Recht einer Erhöhung der Fiskalität bedeuten. Bedenken Sie aber, dass die Schutzklausel zeitlich auf allerhöchstens ein Jahr limitiert ist. Nachher müsste man wieder weitersehen. Auf die Schutzklausel sollten wir uns also nicht verlassen. Wir wollen einen Mechanismus, der dann auch tatsächlich funktioniert.

Es wurde gesagt, man solle wegen des Führungsanspruches des Parlamentes die Flexibilität, die Spannweite, möglichst gering halten. Das ist Ihre Entscheid. Ich will mich da nicht einmischen. Sie wissen, dass der Bundesrat eher der Auffassung ist, man solle ihm in dieser Frage eine gewisse Flexibilität zugestehen. Aber bedenken Sie, wenn es dereinst – das kann in fünf oder zehn Jahren sein – darum gehen würde, die Ober- oder die Untergrenze verändern zu müssen, müssten wir wegen 1 Rappen oder 0,5 Rappen ein Gesetz machen, gegen das noch das Referendum ergriffen werden könnte. Ich finde, da ist die Verhältnismässigkeit nicht mehr ganz gegeben, so dass ich Ihnen empfehlen würde, einen möglichst weiten Rahmen zu machen. Dem entsprächen der Antrag der Mehrheit und der Entwurf des Bundesrates, aber auch der Antrag Beerli. Und ich würde ganz im Sinne des Kommissionspräsidenten sagen, wenn der Antrag Beerli durchkommt, wäre das kein Unglück für das Land. Es ist nie ein Unglück für das Land, wenn sich Frau Beerli durchsetzt.

Küchler Niklaus (C, OW), Sprecher der Minderheit: Ich glaube, die grosse Anzahl der verschiedenen Anträge in der gestrigen und heutigen Debatte hat es uns ermöglicht, eine Auslegeordnung zu machen. Sie hat es uns auch ermöglicht,

die vielen Aspekte der verschiedenen Verkehrsvorlagen aufzuzeigen. Gleichzeitig haben wir aber auch festgestellt, dass heute anscheinend eine obere Limite von über 3 Rappen LSVA nicht möglich, politisch nicht machbar ist. Nachdem Herr Bundesrat Leuenberger heute ebenfalls erklärt hat, dass ihm eine obere Limite von 3 Rappen die nötige Flexibilität gibt, dass ihm eine obere Limite von 3 Rappen auch ermöglicht, allenfalls die bilateralen Verhandlungen erfolgreich weiterzuführen, so möchte ich als Mitglied der Kommission den Antrag der Minderheit I zugunsten des Antrages der Mehrheit zurückziehen, eventualiter zugunsten des Antrages Beerli. Denn wichtig scheint mir die obere Limite von 3 Rappen.

Schmid Carlo (C, AI): Gestatten Sie mir kurz eine Erwidern an Herrn Bundesrat Leuenberger. Ich will nicht rechthaberisch sein; er hat zur Sache sehr einleuchtende Bemerkungen gemacht. In einem Punkt fühle ich mich aber missverstanden, und zwar, wenn ich darauf zurückkommen darf: Die Frage der Benachteiligung der bahnlosen Talschaften der Randregionen hängt nicht so sehr damit zusammen, dass die Verkehre innerhalb dieser 20 oder 50 Kilometer langen Täler mit einer exuberanten LSVA belastet würden. Diese sind tatsächlich etwa in der Grössenordnung, wie Herr Bundesrat Leuenberger das vorgerechnet hat. Das Problem liegt darin, dass wir Probleme haben, mit dem Rest der Schweiz bahnmässig verbunden zu werden, und da gibt es Probleme: diese komparativen Wettbewerbs- oder Standortnachteile werden dann offenkundig.

Zwei Beispiele: Es gibt auch Appenzeller Firmen, die ihre Waren in Genf absetzen, ihren Markt in Genf haben. Mit einem «28-Tönnner» von Appenzell nach Genf – die Distanz beträgt für eine einfache Fahrt 410 Kilometer – ergibt das einen Betrag von 287 Franken. Man fährt ja auch zurück, und das ergibt 574 Franken. Wenn Sie nicht in Appenzell produzieren, sondern in der Zentralschweiz – ich habe als Referenzgrösse Härkingen, also die Strecke Härkingen–Genf genommen, eine Strecke von 170 Kilometern –, sind es dann – hin und zurück – 240 Franken. Das ergibt eine Differenz von rund 340 Franken pro Hin- und Rückfahrt. Das ist natürlich bei dieser extremen Distanz Appenzell–Genf ein Problem. Aber diese Extremität ist gewollt, denn wir sind Randgebiete; darum geht es.

Appenzell–Basel oder Härkingen–Basel: Die Differenz ist dort ebenfalls in der Grössenordnung von rund 100 Franken pro Hin- und Rückfahrt. Das sind einfache Dinge, die den Standort eines Randgebietes massiv benachteiligen. Je höher die LSVA ist, desto gewaltiger ist die Benachteiligung der Randgebiete. Darum geht es, und um nichts anderes. Es geht nicht um den Binnenverkehr innerhalb von Appenzell Innerrhoden selbst, sondern um den Anschluss, und dort, wo Sie keinen Bahnanschluss machen können, strafen Sie die Randgebiete halt in Gottes Namen mit einer hohen LSVA überdurchschnittlich. Das ist die Botschaft, die ich Ihnen überbringen wollte und die dazu führt, die Minderheit III (Maissen) zu unterstützen.

Ich bitte Sie um Entschuldigung für dieses Nachhaken.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich will nicht immer das letzte Wort haben. Aber ich muss hier doch sagen: Im erwähnten Sinn ist Genf auch ein Randgebiet. Es geht um die Distanz.

Le président: M. Küchler a retiré la proposition de la minorité I au profit de la proposition de la majorité.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire
Für den Antrag der Minderheit III 21 Stimmen
Für den Antrag Beerli 19 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire
Für den Antrag der Minderheit III 27 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II 11 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit III

23 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit

19 Stimmen

Art. 8 Abs. 1bis (neu)**Antrag der Kommission**

Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren.

Antrag Onken

.... differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz gemäss Absatz 1 ab dem 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen.

Art. 8 al. 1bis (nouveau)**Proposition de la commission**

Le Conseil fédéral peut introduire les tarifs de manière échelonnée et les moduler par catégorie de véhicules.

Proposition Onken

.... de véhicules. Il peut adapter au renchérissement le taux maximal de la redevance selon l'alinéa 1er dès le 1er janvier 2005.

Onken Thomas (S, TG): Wir kennen diese Augenblicke: Eine mit Spannung erwartete Abstimmung ist vorüber, die Spannung löst sich, führt zu Gesprächen und Unruhe – und da kommt schon der nächste Antrag.

Sie haben jetzt einen Rahmen gesetzt, haben den Tarif festgelegt, und Sie sind dabei mehrheitlich dem Antrag der Minderheit III (Maissen) gefolgt, der diesen Rahmen auf 0,6 Rappen bis 2,5 Rappen festlegen will. Das ist doch eine deutliche Änderung gegenüber dem Entwurf des Bundesrates und dem Antrag der Mehrheit. Der Satz beginnt tiefer und endet bereits bei 2,5 Rappen. Dieser Rahmen gibt eigentlich meinem Antrag zusätzlichen Auftrieb, weil ich Ihnen vorschlage, den höchstzulässigen Abgabesatz gemäss Absatz 1, wie soeben beschlossen, ab dem 1. Januar 2005 an die Teuerung anzupassen.

Dieser Abgabesatz steht ja nun im Gesetz und könnte somit nur geändert werden, wenn wir eine Gesetzesrevision vornehmen. Eine solche Gesetzesänderung wird aber immer der wohlbedachte Ausnahmefall sein und bleiben, und sie leitet auch jeweils einen ziemlich langwierigen parlamentarischen Prozess ein.

So ist es durchaus wünschenswert, wenn wir eine gewisse Flexibilisierung schaffen mit einer klar begrenzten Möglichkeit, diese Abgabesätze der Teuerung anzupassen.

Worin liegen die Begrenzungen, die ich Ihnen vorschlage?

1. Keine Indexierung, kein Automatismus, sondern eine Kann-Formulierung, die es dem Bundesrat ermöglicht, schrittweise vorzugehen.

2. Beschränkung auf die reine Teuerung: nur Anpassung an die Teuerung, nicht Anpassung an allfällige externe Kosten, die vielleicht zu einem späteren Zeitpunkt noch als einbezugswürdig anerkannt werden könnten. Es geht lediglich um eine Anpassung an die Kostenentwicklung.

3. Zeitliche Begrenzung: Diese Teuerungsanpassung soll erst ab dem Jahre 2005 zum Tragen kommen.

Das ist also eine dreifache Eingrenzung dieser Flexibilisierung. Unter dieser Voraussetzung jedoch meine ich, dass dieser Vorschlag sinnvoll ist.

Sie haben mitbekommen, dass die Indexierung auch im Rahmen der bilateralen Verhandlungen eine Rolle gespielt hat. Die Europäische Union als Verhandlungspartner von Bundesrat Leuenberger hat sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt, eine solche Anpassung an die Teuerung ab dem Jahre 2005 zuzulassen. Es sollte nur nicht bereits wieder in der Frist bis zu diesem Zeitpunkt Änderungen geben, danach aber sollte diese Flexibilisierung ermöglicht werden. Auch von dieser Seite her besteht somit kein grundsätzlicher Vorbehalt gegen eine solche Möglichkeit. Eine gesetzliche Grundlage braucht es natürlich. Wir müssen das im Gesetz vorsehen, sonst sind dem Bundesrat auf Jahre, vielleicht auf sehr viele Jahre hinaus, die Hände gebunden, und dies bei

einer von Ihnen soeben markant reduzierten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Ich bitte Sie gerade vor dem Hintergrund des soeben gefassten Beschlusses, diese fein abgestimmte und eingegrenzte Möglichkeit einer Teuerungsanpassung zu schaffen und im Gesetz zu verankern.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Der Antrag lag der Kommission nicht vor, obschon Herr Onken Kommissionsmitglied ist. Er hat den Antrag aber in weiser Voraussicht – wie mir scheinen will – mit Blick auf das soeben erhaltene Resultat zum Abgaberaumen gestellt, und ich muss sagen: Dieser Antrag hat etwas für sich. Auf der anderen Seite: Wissen wir denn soweit voraus, wie sich eine Teuerung bis 2005 entwickelt haben wird? Möglicherweise wird dann dieses Gesetz ohnehin abgeändert werden müssen.

Ich kann Ihnen im Namen der Kommission wegen der Mechanik unserer Beratungen nicht beantragen, dem Antrag Onken zuzustimmen. Ich will Ihnen aber umgekehrt auch nicht empfehlen, den Antrag abzulehnen. Sie mögen entscheiden!

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich kann Ihnen meinerseits beantragen, diesem Antrag zuzustimmen. Sie müssen folgendes sehen: Durch die Annahme des Antrages der Minderheit III vorher – höchstens 2,5 Rappen – kann eine Transitgebühr von maximal 300 Franken verlangt werden und nicht mehr.

Sollte es nun soweit kommen, dass die Alpentransitabgabe in der Vernehmlassung «verrisen» wird und nicht umgesetzt werden kann, könnten wir gar nicht mehr als diese 300 Franken verlangen. Der Bundesrat hat im Gesetz von einer Indexklausel deswegen abgesehen, weil er Ihnen ja 3 Rappen vorschlug und gedachte, auf 2,5 Rappen zu gehen. Er wollte gar nicht auf das Maximum gehen. Er wollte auf 2,5 Rappen gehen und dann – nicht nur im Blick auf die Teuerung, sondern auch je nach Entwicklung bei den Nachbarländern – allenfalls den Betrag anheben.

Deswegen ist jetzt diese Indexklausel eine Notwendigkeit. Ich ersuche Sie, dem Antrag Onken zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Onken

16 Stimmen

Für den Antrag der Kommission

13 Stimmen

Art. 8 Abs. 2**Antrag der Kommission****Einleitung, Bst. a**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Bst. b

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Bst. bbis (neu)

bbis. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;

Bst. c, d

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 8 al. 2**Proposition de la commission****Introduction, let. a**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Let. b

b. tient compte de la compatibilité économique du tarif des poids lourds;

Let. bbis (nouvelle)

bbis. tient compte des effets en matière d'aménagement du territoire et des conséquences sur l'approvisionnement dans des régions que les chemins de fer ne desservent pas, ou desservent insuffisamment.

Let. c, d

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Die Kommission schlägt Ihnen in Absatz 2 einen neuen Buchstaben bbis vor. In Absatz 2 sind die Kriterien zur Bestimmung des jeweiligen Abgabesatzes umschrieben, wobei die Buchstaben a, b und c zu keinen Bemerkungen Anlass geben. Der Buchstabe d nimmt Bezug auf die europapolitischen Zusammenhänge. Der neue Buchstabe bbis ist Ausfluss unseres Beschlusses, Artikel 7 Absatz 2 mit einer Abfederungsklausel vor allem zu Gunsten der Berg- und Randgebiete zu ergänzen, die Berücksichtigung des gemeinwirtschaftlichen Nutzens.

Hier geht es also wiederum um die Abfederung der Auswirkungen der LSVA auf die Regionen des ländlichen Raumes. Wenn nämlich die angestrebte Verkehrslenkung tatsächlich erzielt wird, hat das vor allem in Gebieten, die mit der Bahn nicht oder nur ungenügend erschlossen sind, Auswirkungen. Die Verwaltung hat sich seinerzeit in den Kommissionsberatungen gegen diesen Antrag, gegen diese Verstärkung zugunsten der Berg- und Randregionen, nicht gewehrt – eine Verstärkung in dem Sinne, dass bei der Festlegung der konkreten Abgabehöhe ein weiteres Kriterium zu berücksichtigen sein wird.

Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 8 Abs. 3

Antrag der Kommission
Streichen

Art. 8 al. 3

Proposition de la commission
Biffer

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich habe diesen Streichungsantrag bereits kurz begründet, als ich zu Artikel 8 Absatz 1 Stellung nahm. Die Streichung ist die Folge der Umstellung im gesamten Artikel. Die Kommission war der Meinung, man sollte das Zentrale, nämlich den Abgaberahmen, an die Spitze des Artikels stellen, also in Absatz 1 aufzuführen, und das führt logischerweise zur Streichung von Absatz 3.

Angenommen – Adopté

Art. 9–18

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 19 Abs. 1

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Bisig

.... wird mindestens zu einem Drittel und verbleibt höchstens zu zwei Dritteln

Art. 19 al. 1

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Bisig

Au moins un tiers tandis qu'au maximum les deux autres tiers

Bisig Hans (R, SZ): Mit meinem Antrag sollen primär die Probleme einer parallelen Behandlung von mehreren Verkehrsvorlagen reduziert werden. Bei der Behandlung der Vorlage über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FöV) hat unser Rat mit einer Mehrheit von 21 zu 9 Stimmen und entgegen dem Antrag der Kommission beschlossen, höchstens zwei Drittel des Ertrages der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 36quater

der Bundesverfassung für eine teilweise Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte zu verwenden.

Die Kommissionsmehrheit hat im Sinne einer ausgewogenen Verteilung der Mittel beantragt, dass höchstens die Hälfte dafür verwendet werden darf. Sie hat dabei eben berücksichtigt, dass mit der neuerlichen Änderung der Bundesverfassung dieser Artikel 36quater faktisch weitgehend ausser Kraft gesetzt wird. Dieser verlangt in Absatz 2 unmissverständlich eine Verwendung des Reinertrages der leistungs- und verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zur Deckung von Kosten, «die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen».

In der Botschaft schreibt der Bundesrat auch, dass mit der neuen Abgabe beim Schwerverkehr vermehrt das Verursacherprinzip zur Anwendung gelange. Dabei sollen nicht nur die Infrastrukturkosten des Schwerverkehrs, sondern auch dessen externe Kosten berücksichtigt werden. Der externe Nutzen des Schwerverkehrs wird – nebenbei bemerkt – als nicht ins Gewicht fallend bewertet und somit vernachlässigt, ebenso die Kosten des individuellen Personenverkehrs.

Bei den dem Schwerverkehr anzulastenden Kosten können die Wegekosten als abgegolten angenommen werden. Für die externen Kosten wird ein jährlicher Totalbetrag von 1,15 Milliarden Franken angenommen. Eine Detaillierung dieser Kosten zeigt nun, dass rund zwei Drittel davon der Luftverschmutzung – also Gesundheits- und Gebäudeschäden – zugeordnet werden müssen.

Mit 257 Millionen Franken werden noch die Lärmkosten beziffert. Die externen Kosten, die heute nicht von den Verursachern, sondern von der Allgemeinheit getragen werden müssen, fallen also fast vollumfänglich bei den Kantonen an. Trotzdem sollen die Kantone lediglich zu einem Drittel am Reinertrag der LSVA beteiligt werden. Dazu kommt noch – auch ich muss immer wieder daran erinnern, Herr Kollege Schmid –, dass sich beim Schwerverkehr 95 Prozent Binnenverkehr und 5 Prozent Transitverkehr gegenüberstehen. Von Kostenwahrheit und Verursacherprinzip kann also keine Rede sein. Zweck der LSVA ist weniger die Deckung der Wegekosten und der Kosten zu Lasten der Allgemeinheit gemäss Artikel 1 Absatz 1 unserer Vorlage als vielmehr die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte. Diese dienen aber vor allem dem Personenverkehr, bei «Bahn 2000» praktisch vollumfänglich und bei der Neat mindestens insoweit, als die Neat ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden werden soll.

Aus diesen Überlegungen und aufgrund der noch unbereinigten FöV-Vorlage ist die definitive Formulierung von Artikel 19 Absatz 1, wonach nicht mehr höchstens zwei Drittel, sondern volle zwei Drittel des Reinertrags dem Bund zugewiesen werden, nicht gerechtfertigt. Die Kantone kommen so eindeutig zu schlecht weg.

In der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen wurde uns erklärt, dass die kantonalen Baudirektionen mit diesem Schlüssel einverstanden wären. Meine stichprobenartige Nachfrage hat allerdings etwas anderes ergeben. Weder unser Kollege Kaspar Rhyner, Baudirektor, noch der Baudirektor meines Kantons wurden je angefragt, und der Präsident der Baudirektorenkonferenz hat mir erklärt, dass dieses Einverständnis an die Bedingung geknüpft sei, dass sich der Bund wesentlich stärker an den Kosten des National- und Hauptstrassennetzes beteilige. Also wurde eine klare Bedingung gestellt, die nicht einfach so unbesehen umgesetzt werden kann.

Wir haben alles Interesse an gesunden Bundesfinanzen und an einer gesicherten Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte. Bevor wir aber wissen, in welchem Umfang die LSVA dafür benötigt wird, ist ein so absolut formulierter Verteilungsschlüssel – zwei Drittel/ein Drittel – nicht zu verantworten. Einen minimalen Spielraum müssen wir uns bis zur definitiven Bereinigung der FöV-Vorlage offenhalten. Wir werden es im Abstimmungskampf noch schwer genug haben; das kann ich Ihnen garantieren.

Übrigens ist man im Nationalrat bei allen Versionen der Mehrheit und der Minderheiten immer bei den Begriffen «höchstens» und «mindestens» geblieben.

Ich bitte Sie, meinem doch sehr zurückhaltend formulierten Antrag zuzustimmen und keine unnötigen Hürden aufzubauen.

Danioth Hans (C, UR): Ich hätte eigentlich erwartet, dass Kollege Bisig nach den Beschlüssen zum Rahmen der LSWA diesen Antrag zurückziehen würde. Ich hätte das vor allem deshalb erwartet, weil sich die LSWA jetzt auf einem tieferen Niveau einpendeln muss, weil wir die Höchstgrenze tiefer angesetzt haben, weil der Ertrag der LSWA und damit die Finanzierung der Neat immer schmaler werden. Reden wir doch nicht immer um den Brei herum!

1. Wenn wir die Neat finanzieren wollen – und wir müssen es ja machen –, dann können wir nicht immer sagen, das sei noch nicht sicher. Die LSWA ist der finanzielle Hauptpfeiler der Neat.

2. Für mich sind die kantonalen Baudirektoren oder die kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs kompetent und legitimiert genug, um zu sagen, sie seien einverstanden oder nicht. Der Bundesrat erklärt uns mit seinem Ehrenwort – ich stelle darauf ab, dass es stimmt –, dass sich die Kantone mit einem Drittel zufrieden erklärt hätten. Es bedarf ja der Änderung von Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, und es muss hier ein Übergangsregime eingeschaltet werden, das dann zugunsten der Kantone wieder aufgehoben wird; folglich soll man sich doch an diese Abmachungen halten. Kollege Bisig, Sie programmieren damit einen neuen Streit über die Interpretation von «höchstens» und «mindestens» vor.

Ich glaube, wenn wir schon eine gewisse Klarheit haben wollen, müssen wir den Antrag Bisig ganz klar ablehnen.

Bisig Hans (R, SZ): Ich möchte selbstverständlich noch einmal Stellung beziehen, nachdem Kollege Danioth meinem Antrag so viel Gewicht beimisst. Mein Antrag macht durchaus Sinn, denn die Mittel, die letztlich einmal resultieren – wir haben sogar noch der Berücksichtigung der Teuerung zugestimmt –, können je nach FÖV-Vorlage gar nicht zwingend für die Finanzierung der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs verwendet werden. Es gibt rechnerisch sehr wohl die Möglichkeit, dass den Kantonen für den effektiven Zweck der LSWA mehr Geld zugebilligt werden kann, für die tatsächliche Umsetzung der Kostenwahrheit. Ich verstehe tatsächlich nicht, warum sich Kollege Danioth dagegen wehrt. Ich vermute sehr, dass dies etwas aus Verärgerung über den Verlauf der Abstimmung bei Artikel 8 erfolgt. Einen anderen Grund kann ich hier nicht sehen.

Wir sind letztlich Kantonsvertreter und haben dafür zu sorgen, dass unsere Kantone die Mittel auch bekommen, die der Bund für sie einkassiert; wir haben nicht die Aufgabe, ihnen noch mehr Mittel zu entziehen. Dieses «höchstens» ist in der Vorlage «Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» genau übernommen worden. Es macht doch keinen Sinn, in einer Vorlage «höchstens» zu schreiben, in der anderen dann aber nicht. Es ist vernünftig, dass in beiden Vorlagen das gleiche steht. Der Bundesrat ist ja frei in seiner Entscheidung; das Wort «höchstens» ermöglicht ihm lediglich, den Kantonen – wenn mehr Mittel zur Verfügung stehen – auch mehr Mittel zuzuteilen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Auch hier muss ich sagen: Der Antrag Bisig lag der Kommission so nicht vor. In dessen hatte Herr Bisig in der Kommission den Antrag gestellt, die Aufteilung zwischen Bund und Kantonen solle je hälftig erfolgen. Der Antrag wurde mit 8 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Ich finde es sinnvoll, dass Kollege Bisig diesen Antrag hier nicht als Minderheitsantrag oder als Einzelantrag wieder eingebracht hat.

Sein neuer Antrag, wie er nun zum Entscheid vorliegt, ist offenbar Ausfluss der seinerzeitigen Überlegungen, die ihn zum Antrag in der Kommission geführt haben.

Vor dem Hintergrund des Entscheides über den Abgaberrahmen und angesichts der Bedeutung der LSWA für die Finanzierung der Grossbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene kann ich mir nicht vorstellen, dass der Bundesrat

je von den zwei Dritteln, die ihm gemäss Antrag Bisig «höchstens» zustehen, heruntergehen wird. Er wird das nicht tun, sonst würde ich den heutigen Bundesrat schlecht kennen! Wenn man die Auswirkungen des Antrages Bisig überlegt, sieht man, dass es auf dasselbe herauskommt, ob Sie dem Antrag der Kommission oder dem Antrag Bisig zustimmen. Der Bundesrat wird ja den Verteiler Bund/Kantone, wenn wir ihm Spielraum geben, in seiner Verordnung oder sonstwo festzulegen haben.

Noch eine weitere Überlegung zu der von Herrn Bisig angesprochenen Formulierung in der Neat-Vorlage, Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe c der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung gemäss Fassung Bundesrat, Ständerat und Antrag der nationalrätlichen Kommission, es dürften «höchstens» zwei Drittel des Ertrages der LSWA für die Finanzierung der Neat usw. verwendet werden: Das ist eine quasi interne Anweisung des Verfassungsgebers für die Verwendung des Ertrages der LSWA auf Bundesseite. Das hat mit dem Verteiler zwischen Kantonen und Bund nichts zu tun. Aus diesen Gründen muss ich Ihnen – so leid mir das an sich tut, Kollege Bisig – beantragen, diesen Antrag abzulehnen und bei Artikel 19 Absatz 1 dem Antrag der Kommission und dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich beantrage Ihnen auch, den Antrag abzulehnen. Der Bundesrat schlägt Ihnen ganz klar vor: einen Drittel für die Kantone, zwei Drittel für den Bund. Wir haben zu diesem Thema eine Sitzung gehabt. Die Kantone wollten einen Drittel; wir haben ihnen das zugesagt, und sie sollen diesen Drittel erhalten.

Wenn Sie nun den Antrag Bisig annehmen – «... mindestens zu einem Drittel ...» –, dann geht wieder diese freundschaftliche Fellscherel los, kaum ist das Gesetz erlassen. Dann sagen die Kantone: Der Ständerat hat gesagt, «mindestens»; eigentlich ist es etwas mehr, das wir zugute haben. Zudem läuft jetzt parallel im Nationalrat die FÖV-Vorlage, und die KVF-NR will, dass exakt zwei Drittel aus der LSWA für die Finanzierung der Grossprojekte benutzt werden. Das heisst, selbst wenn der Antrag Bisig und der Antrag der KVF-NR im anderen Gesetz durchkämen, wäre das Schlussresultat einfach: ein Drittel, zwei Drittel. Wenn Sie keine Unklarheiten aufkommen lassen wollen, dann müssen Sie den Antrag Bisig ablehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

Für den Antrag Bisig

21 Stimmen

6 Stimmen

Art. 19 Abs. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 19 al. 2, 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 19 Abs. 4

Antrag der Kommission

....

d. dem Masse und der Ausgestaltung der kantonalen steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs;

e. (neu) den besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten.

Antrag Inderkum

Bei der Verteilung des Anteils der Kantone nach Absatz 1 sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen. Im übrigen berechnet sich die Verteilung der Beiträge an die Kantone nach:

....

d. Zustimmung zum Antrag der Kommission

e. (neu) Ablehnung des Antrages der Kommission

Art. 19 al. 4*Proposition de la commission*

....
d. le niveau et la structure de l'imposition cantonale des véhicules à moteur;

e. (nouvelle) les répercussions particulières de la redevance sur les régions de montagne et sur les régions périphériques.

Proposition Inderkum

Pour la répartition de la part des cantons selon l'alinéa 1er, les répercussions de la redevance dans les régions montagneuses et limitrophes sont à prendre en considération. La répartition des contributions revenant aux cantons s'opère pour le reste en fonction des critères suivants:

....
d. Adhérer à la proposition de la commission

e. (nouvelle) Rejeter la proposition de la commission

Inderkum Hansheiri (C, UR): Die Eckwerte der LSVA sind in der verfassungsrechtlichen Grundlage, Artikel 36quater, enthalten. Zu diesen Eckwerten gehört auch die Bestimmung, dass bei der Bemessung der Anteile der Kantone die Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen seien.

Ich bin der Überzeugung, dass die wesentlichen Elemente dieser verfassungsrechtlichen Grundlage auch Eingang in das Gesetz finden müssen. Wenn wir die Vorlage des Bundesrates aus dieser Optik betrachten, so finden wir keine entsprechende ausdrückliche Bestimmung. Es findet sich lediglich ein Hinweis entsprechender Art in der Botschaft; ich verweise auf Seite 19, Ziffer 262.

Die Kommission schlägt eine Ergänzung von Artikel 19 Absatz 4 vor, nämlich die Aufnahme einer Litera e. Dies ist ohne Zweifel ein Schritt in die richtige Richtung. Meines Erachtens wird dadurch aber der verfassungsmässige Auftrag zu wenig gewichtet, weil die Auflage der Rücksichtnahme auf die besonderen Auswirkungen der LSVA in Berg- und Randgebieten lediglich als gleichrangiges Kriterium beigefügt worden ist. Ich bitte Sie daher, meinem Antrag zuzustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Artikel 19 Absatz 4 regelt den Verteilschlüssel für den Drittel der LSVA, der an die Kantone geht. Der Bundesrat lehnt sich an Artikel 34 des Bundesgesetzes über die Mineralölsteuer an (früher Treibstoffzollgesetz), mit dem kleinen Unterschied, dass er in Buchstabe c anstelle der Finanzkraft der Kantone die «Bevölkerung» der Kantone nennt. Grund dafür ist, dass mit der LSVA nicht nur die Strassenkosten, sondern vor allem auch die externen Kosten abzudecken sind, die den grösseren Teil der Gesamtkosten ausmachen. Um diesen Anteil richtig zu verteilen, soll das Kriterium «Bevölkerung» eingeführt werden, denn in den bevölkerungsreicheren Kantonen gibt es grössere externe Kosten als in den bevölkerungsarmen Kantonen.

Im übrigen haben wir Kriterien, die den eher «randständigen», bevölkerungsarmen Kantonen entgegenkommen, wie Buchstabe b (Strassenlasten der Kantone) und vor allem Buchstabe e in der Fassung der Kommission.

Die Kommission hat zu Buchstabe e eine Lösung diskutiert, die ähnlich lag wie der Antrag Inderkum, nämlich einen Drittel des Kantonsdrittels vorweg an die Berg- und Randgebiete zu verteilen. Das scheint mir auch die Stossrichtung des Antrages Inderkum zu sein. Der Antrag ist indessen abgelehnt bzw. zurückgezogen worden. Er fand bei der Mehrheit der Kommission keinen Gefallen, auch wegen der daraus resultierenden Verkomplizierung der Verteilung des Kantonsanteils. Neue Diskussionen unter den Kantonen zum Verteilschlüssel wären programmiert gewesen.

Die Kommission hat sich deshalb entschlossen, bloss den Verteilschlüssel um einen neuen Buchstaben e anzureichern, um den besonderen Problemen der Berg- und Randgebiete Rechnung zu tragen. Ich bitte Sie also, beim Konzept der Kommission zu bleiben – es ist in breiter Diskussion erhardt – und den Antrag Inderkum abzulehnen.

Im übrigen, was sind Berg- und Randgebiete? Sie sind im Investitionshilfegesetz des Bundes definiert. Aufgrund einer Karte, die uns präsentiert worden ist, besteht die Schweiz zu zwei Dritteln aus Berg- und Randgebieten. Das heisst, zwei Drittel unseres Landes sind berechtigt, aufgrund des Investitionshilfegesetzes Kredite anzufordern. Ob sie sie dann tatsächlich erhalten, ist eine andere Frage.

Ich darf noch kurz begründen, warum wir in der Kommission Buchstabe d ein wenig geändert haben: Diese Ergänzung geht auf einen Antrag von Herrn Kollege Gentil zurück, der mit Recht darauf aufmerksam gemacht hat, dass gewisse Kantone bereits heute bei der Ansetzung der Motorfahrzeugabgaben Kriterien der Umweltbelastung anwenden. Diese Kantone sollte man eigentlich nicht bestrafen, sondern belohnen, indem man eben mit der Einführung der Formulierung «Ausgestaltung der kantonalen steuerlichen Belastung» die ökologische Dimension der kantonalen Motorfahrzeugabgaben berücksichtigt. Mit dem Ausdruck «Mass» wird die Höhe bezeichnet und eingefangen; mit dem Ausdruck «Ausgestaltung» eben die ökologische Dimension, d. h. die Berücksichtigung von Umweltüberlegungen bei der Festlegung des Tarifs für die kantonalen Motorfahrzeugsteuern.

Diese Verfeinerung des Kriteriums in Litera d fand in der Kommission einhellige Zustimmung, und ich möchte Ihnen hier beantragen, dem modifizierten Buchstaben d sowie dem Buchstaben e und damit insgesamt dem Antrag der Kommission zu Absatz 4 zuzustimmen.

Schmid Carlo (C, AI): Ich bitte Sie, dem Antrag Inderkum zuzustimmen. Ich muss sagen, dass ich den Ausführungen unseres Herrn Kommissionspräsidenten wirklich nicht ganz folgen kann.

Ich möchte der Kommission herzlich dafür danken, dass sie überhaupt den Artikel 19 Absatz 4 mit einer Litera e ergänzt hat. Allerdings muss ich sagen: Das ist nicht mehr als recht. Denn der Artikel 36quater Absatz 3 der Bundesverfassung sieht vor – das finden Sie in Ihrer Botschaft auf Seite 4 –: «Die Kantone sind am Reinertrag zu beteiligen. Bei der Bemessung dieser Anteile sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.» Das ist Verfassungsrecht, und es ist unverständlich, dass das nicht bereits im Entwurf drin war. Daher der Dank an die Kommission, dass sie das hineingetan hat.

Nachdem das nun so ist, ist eigentlich der Schritt von Herrn Inderkum nur noch der Schritt in die ganz richtige Richtung, nämlich eine prominente Darstellung dessen, was in Artikel 36quater Absatz 3 der Bundesverfassung steht. Das ist der einzige Hinweis auf Verfassungsebene, wie die Kantonsanteile unter anderem zu verwenden sind. Dass Sie das im Sinne von Herrn Inderkum prominent in das Gesetz hineinschreiben wollen, ist nichts anderes als Vollzug dessen, was wir am 20. Februar 1994 in die Verfassung aufgenommen haben. Man kann dagegen ernsthaft gar nichts haben. Ich bitte Sie daher, dem Antrag Inderkum zuzustimmen.

Bloetzer Peter (C, VS): Ich teile die Auffassung von Kollege Schmid. Ich bin der Meinung: Nachdem in Artikel 36quater der Bundesverfassung ein einziges Kriterium für die Verteilung genannt ist, nämlich die Berücksichtigung der Berg- und Randgebiete, geht es nicht an, dass die Kommission nun kommt und dieses Kriterium an den Schluss der ganzen Kriterienliste stellt. Es ist eine Umkehrung der Werte. Ich meine, was Kollege Inderkum beantragt, ist nichts anderes als die korrekte Umsetzung der Verfassungsbestimmung, die heute geltendes Recht ist. Alles andere wäre wirklich unverständlich und nicht haltbar.

Ich ersuche Sie, dem Antrag Inderkum zuzustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich halte trotz dieses «Dreifacheinsatzes» der Vertreter der Berg- und Randgebiete am Antrag der Kommission fest.

Sie haben anerkannt, Herr Schmid: Die Kommission hat sich wirklich mehrfach – das zeigt sich auch auf der Fahne – um die besonderen Probleme gekümmert, welche die LSVA für die Berg- und Randgebiete bringen wird. Es geht wohl, wie

Herr Schmid sagt, um eine darstellerische Frage, wie «prominent» – so hat er sich ausgedrückt – die Berg- und Randgebiete in diesem Absatz 4 aufgeführt werden. Ich muss aber insbesondere gegenüber Kollege Bloetzer betonen, dass die Aufzählung der Kriterien – Buchstaben a bis e – keine qualitative Rangfolge bedeutet. Diese Kriterien sind gleichwertig. Ich glaube nicht, dass der Verfassungsartikel den Sinn hat, die Berg- und Randgebiete mehr als besonders zu privilegieren. Ich bin der Meinung, dass der Antrag der Kommission ausgewogen ist, insbesondere im Kontext mit den Verbesserungen, die wir auch in anderen Artikeln für die Berg- und Randgebiete angebracht haben. Ich bitte Sie, der Kommission zuzustimmen.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

24 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Schluss der Sitzung um 11.05 Uhr
La séance est levée à 11 h 05

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Bundesrat seinerseits könnte mit dem Antrag Inderkum leben. Er geht, wenn nicht gerade näher an die «randständige» Bevölkerung, so doch wenigstens näher an den Verfassungsgedanken heran. Wie ich im Eintretensvotum sagte, ist mein Bewusstsein für die Randregionen während dieser ganzen Debatte geschärft worden, und in Konsequenz dessen stelle ich mich nicht quer, wenn Sie diesen Antrag gutheissen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Nachdem der Bundesrat seine eigene Konzeption – er hat nämlich den Hinweis auf die Berg- und Randgebiete überhaupt nicht in seinem Entwurf aufgeführt – im Stich lässt, würde ich sagen: Stimmen Sie halt dem Antrag Inderkum zu.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Inderkum

23 Stimmen

Für den Antrag der Kommission

13 Stimmen

Art. 20–23

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 24

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

.... vom 26. Oktober 1994 gilt mit dem Inkrafttreten des Gesetzes als aufgehoben.

Art. 24

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

L'entrée en vigueur de la loi entraîne l'abrogation de l'ordonnance du 26 octobre 1994 relative à la redevance sur le trafic des poids lourds.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Es handelt sich um eine rein redaktionelle Änderung. Wir können nicht mit einem Gesetz eine Verordnung aufheben; deshalb diese Umformulierung in Absatz 2, der Sie getrost zustimmen können.

Angenommen – Adopté

Art. 25

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Fünfte Sitzung – Quinzième séance

Donnerstag, 9. Oktober 1997

Jeudi 9 octobre 1997

08.00 h

Vorsitz – Présidence:

Stamm Judith (C, LU)/Leuenberger Ernst (S, SO)

96.077

**Leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe.
Bundesgesetz****Redevance sur le trafic
des poids lourds liée aux prestations.
Loi fédérale**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 11. September 1996 (BBI V 521)

Message et projet de loi du 11 septembre 1996 (FF V 505)

Beschluss des Ständerates vom 11. Juni 1997

Décision du Conseil des Etats du 11 juin 1997

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Friderici, Binder, Giezendanner, Vetterli)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, das Gesetz an die Schlussfolgerungen der bilateralen Verhandlungen und die europäische Strassenverkehrsbesteuerung anzupassen.

Antrag Scherrer Jürg

Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Friderici, Binder, Giezendanner, Vetterli)

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat d'adapter la loi aux conclusions des négociations bilatérales et à la fiscalité routière européenne.

Proposition Scherrer Jürg

Ne pas entrer en matière

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La Commission des transports et des télécommunications a dédié trois jours à cette redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Elle a tenu une audition d'une demi-journée. Elle a décidé d'entrer en matière par 15 voix contre 4 et avec 2 abstentions. Elle a rejeté une proposition de renvoi par 16 voix contre 4 et avec 1 abstention. Au vote d'ensemble, à la fin des trois jours, elle a décidé, par 13 voix contre 11, de vous proposer d'entrer en matière et d'accepter ce projet de loi.

Cette taxe sur les poids lourds, qui est un maillon de la politique des transports, a déclenché en commission un débat touchant à la politique européenne et à la politique suisse des transports, dont elle constitue un des nombreux éléments. A propos de la politique européenne des transports, il faut rappeler que l'Union européenne a commencé très tard à la dé-

velopper. La Commission européenne a même été condamnée par la Cour européenne pour ne pas avoir appliqué le Traité de Rome en la matière. Ces dernières années, on a commencé à s'engager dans différentes directions. Avec les nouvelles compétences du Parlement européen découlant du sommet d'Amsterdam, on peut s'attendre à un développement de la politique européenne des transports plus favorable aux approches autrichienne et suisse des problèmes.

De son côté, la Conférence européenne des ministres des transports, lors de ses conférences paneuropéennes sur les transports, à Prague en 1991, à Chypre en 1994, à Helsinki en 1997, a réitéré avec toujours plus de conviction la nécessité de mieux protéger l'environnement, donc de poursuivre une réévaluation des chemins de fer et de s'efforcer d'«internaliser» les coûts externes, ainsi que de planifier un réseau plus complet d'infrastructures desservant le continent tout entier.

Les éléments les plus récents de la politique des transports suisse, vous les connaissez. Au niveau des infrastructures: l'achèvement de la construction du réseau autoroutier, l'amélioration des aéroports internationaux, les quatre grands projets ferroviaires, les projets routiers cantonaux, les projets des entreprises de transports concessionnaires.

Au niveau financier: les articles constitutionnels de 1994, relatifs à la vignette autoroutière (art. 36quinquies) et à la redevance sur le trafic des poids lourds liée (art. 36quater), le programme de financement des entreprises de transports concessionnaires, le nouvel article 23 des dispositions transitoires de la constitution pour le financement des quatre grands projets, l'assainissement des dettes d'infrastructure des CFF dans le cadre de la réforme des chemins de fer, et la loi en discussion aujourd'hui.

Au niveau organisationnel et de politique étrangère, je rappelle l'accord de transit de 1992, l'article constitutionnel sur la protection des Alpes (art. 36sexies), la révision de la loi sur l'aviation, la réforme des chemins de fer, la taxe éventuelle sur le transit alpin, les négociations bilatérales pour le trafic terrestre et aérien.

Sur le plan politique intérieur et extérieur, ainsi que sur le plan économique, en particulier celui de la logistique, tout est en mouvement avec une dynamique exceptionnelle. Les éléments de la politique des transports sont traités l'un après l'autre, avec certains risques dus à notre démocratie référendaire.

Dans ce contexte, on comprend l'exigence de ceux qui voudraient s'arrêter pour faire le point de la situation et acquiescer une vision globale, pour prendre ensuite des décisions globales, donc cohérentes. Mais la requête ne peut pas être acceptée, pour plusieurs raisons. Du point de vue méthodologique d'abord, il est pratiquement impossible de faire à fond le point d'une situation très dynamique et, en même temps, de garantir la perception des éléments essentiels des tendances qui se développent. Ces dernières sont en général plus importantes pour la politique. Un arrêt comporterait des conséquences néfastes graves, comme le démontre très bien l'histoire de la politique des transports suisses, où l'on a déjà pratiqué ces arrêts quelquefois.

La requête pourrait être aussi considérée politiquement comme équivoque, lorsqu'elle vient des mêmes milieux politiques qui ont nié la légitimité de la conception globale des transports et de la politique coordonnée des transports, deux tentatives de s'arrêter, de faire le point, d'avoir une vision globale.

Malgré toute cette dynamique, il y a pourtant deux points fixes dans la politique des transports qui ont été clairement énoncés ces dernières années. D'un côté, la majorité du peuple suisse n'accepte pas une augmentation sans limite du trafic, en particulier du trafic des poids lourds – je rappelle ici l'initiative des Alpes et l'article constitutionnel sur la taxe pour les poids lourds. D'un autre côté, on ne peut pas refuser de passer de 28 à 40 tonnes, si nous attachons beaucoup d'importance à la conclusion des négociations bilatérales.

Il faut donc créer les conditions pour un transfert du trafic poids lourds, et même du trafic voyageurs, de la route au

chemin de fer, selon un système «push/pull»; il faut pousser, il faut tirer vers le chemin de fer pour obtenir une répartition raisonnable entre les deux modes de trafic par le biais de différentes mesures. Il faut améliorer les infrastructures ferroviaires – c'est la tâche à laquelle on s'attaque avec les quatre grands projets –, il faut améliorer l'organisation ferroviaire – c'est la tâche de la réforme des chemins de fer –, il faut taxer le trafic poids lourds avec un instrument économique non discriminatoire, accepté aussi par l'Union européenne, parce qu'il laisse le libre choix du moyen de transport.

Le tout, pour atteindre divers objectifs, notamment la protection de l'environnement et des personnes, pour maintenir un minimum de fluidité sur les routes et les autoroutes, au moins pendant les jours ouvrables, pour compenser l'augmentation de productivité des 40 tonnes qui provoquerait une avalanche de trafic poids lourds sur nos autoroutes. On le fait en «internalisant» une partie des coûts externes du trafic poids lourds, en appliquant le principe de causalité. On contribue de la même façon largement à financer les projets ferroviaires, comme nous l'avons décidé en juin dernier, en augmentant l'attractivité des chemins de fer eux-mêmes, et on favorise aussi par ce biais la conclusion des négociations bilatérales avec l'Union européenne.

Votre commission s'est préoccupée aussi d'analyser les conséquences de cette démarche sur l'économie. En ce qui concerne le coût des transports, la taxe équivaut à peu près à la diminution des coûts à la suite du passage de 28 à 40 tonnes. Pour les places de travail, il faut rappeler que ce n'est pas la taxe qui provoquerait des effets particuliers, mais plutôt le passage de 28 à 40 tonnes qui augmente la productivité, et pour les zones de montagne, il n'y a pas de conséquence vraiment significative.

Le gros de la discussion s'est concentré sur les taux minimal et maximal à appliquer pour la taxe poids lourds. Il faut rappeler ici, mais nous y reviendrons lors de la discussion de l'article 8, que le taux minimal n'a pas une grande signification. Le taux maximal, voté par le Conseil des Etats et modifié par votre commission, reste toujours dans les limites qui sont clairement définies en vue des négociations bilatérales avec l'Union européenne.

On a aussi largement discuté de la tendance, au niveau européen, d'appliquer des taux qui tiennent compte de la pollution due aux poids lourds. Cette possibilité existe, il faudra évidemment pratiquer un taux moyen, qui est celui qu'on a décidé. Il faudra augmenter ce taux pour les véhicules plus polluants et, évidemment, l'abaisser pour les véhicules les moins polluants.

En conclusion, la majorité de la commission vous invite à accepter l'entrée en matière sur ce projet de loi, ainsi qu'à débattre de ce projet afin de terminer notre travail aujourd'hui.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist zurzeit verkehrspolitisch und europapolitisch eine der Schlüsselvorgänge. Verkehrspolitisch soll die LSVA einen Beitrag zur Umlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene leisten, andererseits soll die LSVA europapolitisch einen Beitrag zur Einführung einer eurokompatiblen marktwirtschaftlichen Abgabe leisten, die sowohl die Schweizer als auch die EU-Interessen berücksichtigt.

Die Kommission hat mit grossem Mehr, mit 15 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen, Eintreten beschlossen. Einen ähnlichen Rückweisungsantrag wie jenen, den Sie auf der Fahne haben, hat sie mit 16 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Nun nenne ich fünf Gründe, die zu dieser sehr deutlichen Ausgangslage geführt haben:

1. Die Umlagerungsstrategie: Es geht darum, verschiedene Volksabstimmungen, die die Umlagerungsstrategie von der Strasse auf die Schiene verlangen, umzusetzen. Umlagerungsstrategie heisst hier, dass man den sogenannten Modal split nicht zuunungunsten sondern eher zugunsten der Schiene verändern soll. Sie erinnern sich: Es gab ein Ja in der Volksabstimmung zur Schwerverkehrsabgabe – Verfassungsartikel –, ein Ja zur Alpen-Initiative, aber auch ein Ja

zu «Bahn 2000» und ebenfalls ein Ja zur ersten Neat-Vorlage. Die LSVA soll hier also einen Beitrag zur Umlagerung leisten.

2. Der Strassengüterverkehr steht in direkter Konkurrenz zum Güterverkehr auf der Schiene. Der Wirtschaftlichkeitsgrad der Eisenbahninfrastrukturen steht umgekehrt unmittelbar in Abhängigkeit von der Erhebung und der Höhe der LSVA, also eigentlich von den verursachten Kosten des Strassengüterverkehrs: Die LSVA ist hier ein Beitrag dazu, dass die Rahmenbedingungen für die Schiene im Konkurrenzkampf mit der Strasse nicht verschlechtert werden.

3. Nach Auslaufen des Transitabkommens zwischen der Schweiz und der EU im Jahre 2005 ändert die Absicherung der 28-Tonnen-Limite. Die Zulassung der «40-Tönnner» reduziert die Transportkosten auf der Strasse, was der Schiene einen erheblichen Wettbewerbsnachteil bringt. Zudem würde eine Zulassung der «40-Tönnner» ohne strategische flankierende Massnahmen enorme unerwünschte Auswirkungen auf unseren Strassen haben: Lärm, Luftverschmutzung usw. Die LSVA soll hier diesen Produktions- und Produktivitätsvorteil der Strasse gegenüber der Schiene kompensieren.

4. Die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte, insbesondere der Neat – wir haben dies ja in der Sondersession beschlossen –, erfordert während etwa zwanzig Jahren rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr. Die Finanzierung muss also einerseits die Verlagerungsstrategie fördern und andererseits auch eine mehrheitsfähige und einträgliche Finanzierung ausmachen. Die LSVA in einer zweckmässigen Höhe ist somit das entscheidende Instrument hierzu. Sie wissen auch, dass ein Drittel aus den Einnahmen nachher direkt an die Kantone weitergeleitet wird, damit sie Strassenaufgaben erfüllen können.

5. Die bilateralen Verhandlungen mit der EU: In diesem Verhandlungsprozess müssen die Interessen beider Parteien ausgelotet werden. Die EU will mit «40-Tönnnern» in die Schweiz und durch die Schweiz fahren. Wir wollen demgegenüber nebst einem guten Bahnangebot eine kompensierende Fiskalität. Wir können und wollen in unserem Land keine Unsicherheit gegenüber der EU erzeugen. Deshalb ist auch hier die LSVA das entscheidende Instrument.

Das sind die fünf Hauptgründe, weshalb wir klar Eintreten beschlossen und Rückweisung abgelehnt haben.

Ohne die Detailberatung vorzunehmen, komme ich nun zum Hauptpunkt dieser Vorlage: zur Fiskalität, also zur Absatzhöhe. Die Mehrheit beantragt Ihnen, wie Sie auf der Fahne sehen, einen Mindestsatz von 1,6 Rappen und einen Maximalsatz von 3 Rappen. Wir werden diese ganze Ausmarchung und die Begründungen in der Detailberatung noch hören. Ich werde nachher auch noch auf die Frage der Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit, das Transportgewerbe und die Wirtschaft eingehen. Entscheidend ist, dass wir folgendes mehrheitlich beschlossen haben: Tiefstsatzz 1,6 Rappen und Höchststzz 3 Rappen. Was ganz wesentlich ist: Bei der Erhöhung der Gewichtslimite – also bei Aufhebung der 28-Tonnen-Limite – hat der Tarif 3 Rappen zu betragen. Darauf kommen wir wie gesagt im Detail noch zu sprechen.

Zwei Dinge vorweg: In den Nachbarländern ist die Strassenbenützung ja nicht gratis. In Frankreich und Österreich kostet allein der Alpendurchgang – Ich rechne jetzt nicht die ganze Erbsenzählerei durch, die wir hier schon x-mal und über Jahre hinweg gemacht haben – heute mindestens 200 bis 300 Franken; in der Schweiz kostet das – Sie wissen es – mit der pauschalen Abgabe lediglich 25 Franken.

Wir haben – Gott sei Dank, oder Transitabkommen sei Dank! – die 28-Tonnen-Limite, und dadurch produzieren wir selbstverständlich den Umwegverkehr über Österreich und Frankreich. Nur deshalb bleiben unsere Strassen vorläufig noch vom übrigen Schwerverkehr verschont.

Noch eine Bemerkung zur ganzen Diskussion über die Fiskalität: Sie wissen, dass sich das letzte Angebot der Schweiz in Brüssel auf 460 Franken belief. Es ist nun absolut nicht denkbar, dass wir so weit hinuntergehen wie der Ständerat, nämlich auf 2,5 Rappen, was einer Transitabgabe von 300 Franken entsprechen würde. Es sieht schon ein bisschen eigenartig aus, wenn verschiedene Kreise dem Bundesrat immer

sagen, er solle hart bleiben und nicht mit irgendeiner unmöglich tiefen Abgabe aus Brüssel zurückkommen – 460 Franken war das letzte Angebot –, und nun sagen sie, 2,5 Rappen genügen.

Das war unter anderem der entscheidende Punkt, weshalb die Mehrheit der Kommission den 3 Rappen zugestimmt hat. Dies würde einer LSVA von 360 Franken entsprechen. Sie wissen, dass in den bilateralen Verhandlungen davon ausgegangen wird, dass sich die Abgaben aus LSVA und Alpentransitabgabe (ATA) zusammensetzen, und daraus muss man dann die Fiskalität berechnen. Ganz entscheidend ist, dass 2,5 Rappen gleich 300 Franken nicht genügen. Wir kommen nachher darauf zurück.

Ich bitte Sie, bei diesem wichtigen Dossier auch gegenüber der EU das richtige Zeichen zu setzen, die Verfassungs- und Volksabstimmungsaufträge umzusetzen und auf diese Vorlage einzutreten.

Scherrer Jürg (F, BE): Die LSVA beruht angeblich auf den Artikeln 24septies, 36quater und 36sexies der Bundesverfassung sowie auf Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. In keinem dieser Verfassungsartikel findet sich eine Bestimmung, wie sie im Zweckartikel 1 festgelegt ist. Da ist nicht die Rede davon, dass «die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert» oder «die Güter vermehrt mit der Bahn befördert» oder gar «die Auswirkungen einer allfälligen Erhöhung des gesetzlich höchstzulässigen Gesamtgewichts beim Schwerverkehr kompensiert» werden sollen. Ich stelle fest, dass diese Vorlage verfassungswidrig ist. Schon deshalb ist nicht auf sie einzutreten.

Artikel 36sexies der Bundesverfassung hält zwar in Absatz 2 fest: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.» Aber hier geht es gar nicht um den Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze, sondern um die Belastung des gesamten binnenschweizerischen und des grenzüberschreitenden Schwerverkehrs. Mit dieser Vorlage wird nicht nur der Transitverkehr belastet, sondern eben der gesamte schweizerische Strassengüterverkehr.

Zwar steht in Artikel 36quater der Bundesverfassung, dass der Bund auf dem Schwerverkehr eine leistungsabhängige Abgabe erheben könne. Allerdings – das ist entscheidend – ist nirgendwo von der Art der Ausgestaltung die Rede, und nirgendwo ist die Höhe dieser Abgabe auch nur ansatzweise festgelegt.

Sie werden jetzt einwenden, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ein Ersatz für die bisherige pauschale Abgabe sei oder die Ablösung derselben. Das ist zwar richtig. Dass sie aber weit mehr ist und in noch weit dirigistischer Weise in die Verkehrspolitik eingreift, beweist folgende einfache Rechnung:

Wenn das vom Ständerat vorgesehene Maximum, nämlich 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer, zur Anwendung gelangt, ergibt das bei 28 Tonnen Gesamtgewicht auf 100 Kilometer Fahrstrecke die Belastung von 70 Franken. Bei einem Dieselverbrauch von durchschnittlich 35 Litern pro 100 Kilometer – das ist heute realistisch – ist das gleichbedeutend mit einer Preiserhöhung auf dem Diesel von Fr. 1.75. Nur die Erhöhung: Fr. 1.75! Wenn sogar 3 Rappen zur Anwendung kommen, dann ist das Äquivalent eine Dieselpreiserhöhung von Fr. 2.40. Das gilt wohlverstanden für 28 Tonnen. Bei 40 Tonnen betragen die Dieselpreiserhöhungen sogar Fr. 2.85 bzw. Fr. 3.42. Bei dieser Manövrierbreite, die vorgesehen ist, weiss ich heute schon, dass das Maximum zur Anwendung kommen wird.

Völlig volkswirtschaftsfeindlich ist aber die vorgesehene Abschöpfung des Produktivitätsgewinnes bei einer allfälligen Erhöhung des Gesamtgewichts von 28 auf 40 Tonnen. In einer darbenenden Wirtschaft müssen Produktivitätsgewinne in den Wirtschaftskreislauf fliessen, wenn die Worte von Wachstum und Schaffung sowie Erhalt von Arbeitsplätzen nicht leer bleiben sollen.

Im weiteren soll der Bundesrat bei der Einführung der Abgabe berücksichtigen, dass sie die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn fördert. Entschuldigen Sie, aber das ist Schwachsinn!

Die Wettbewerbsfähigkeit eines Anbieters auf dem Markt soll also nicht mit dessen Leistungsfähigkeit, mit Innovation und Strukturwandlung gefördert werden, sondern indem man einfach den vermeintlichen Konkurrenten derart exorbitant belastet, dass dieser daran zugrunde geht. Dann können Sie die Bahnreform gleich vergessen. Wieso soll sich die Bahn nach der Bahnreform noch anstrengen, wenn sie sicher sein kann, dass der vermeintliche Konkurrent Strassentransport so hoch belastet wird, dass die eigene Schwäche im Wettbewerb keine Konsequenzen mehr hat?

Egal welchen Ansatz Sie wählen, die LSVA wird folgenden Entwicklungen Vorschub leisten: unsinnige Verteuerung der Transporte, weitere Abwanderung von Transportunternehmen ins Ausland, weitere Vermichtung von Arbeitsplätzen. Diese Vorlage ist derart neben den Schuhen, dass sie nicht reparierbar ist. Demzufolge bringt eine Rückweisung nichts. Darum beantrage ich Ihnen, gar nicht auf die Vorlage einzutreten, um vom Bundesrat einen neuen Vorschlag zu erhalten, und zwar einen, welcher endlich der Tatsache Rechnung trägt, dass die Bahn mit keiner Massnahme, die gegen den Strassengüterverkehr gerichtet ist, gefördert wird und dass die Schiene nicht in der Lage ist, auch nur 10 Prozent der gesamten binnenschweizerischen Strassengütertransporte zu übernehmen. Wir brauchen vor allem eine neue Vorlage, welche nicht gegen die Bundesverfassung verstösst.

Cavadini Adriano (R, TI): Der Berichterstatter, Herr Herzog, hat die ATA erwähnt. Er vergisst, dass dieser Rat die ATA im Juni deutlich abgelehnt hat.

Für uns sind die bilateralen Verhandlungen sehr wichtig. Wir dürfen nicht allzuviel verlangen, sonst scheitern diese bilateralen Verhandlungen.

Friderici Charles (L, VD), porte-parole de la minorité: Afin de respecter l'article 3quinquies de la loi sur les rapports entre les Conseils, je déclare ici mes intérêts dans le dossier en cours, car, pour ceux qui ignoreraient encore dans cet auditoire, je suis président de l'Association suisse des transports routiers (Astag). Je m'exprimerai ici cependant en qualité de représentant de la minorité de la commission pour la proposition de renvoi au Conseil fédéral et en qualité de rapporteur pour le groupe libéral concernant l'entrée en matière.

Le 20 février 1994, en acceptant le principe d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, soit à la consommation, le peuple avait en mémoire les engagements pris lors de la campagne qui a précédé le vote. C'est ainsi que l'on relève dans un encadré, en page 9 du fascicule envoyé aux citoyens quelques jours avant le scrutin, les assurances suivantes: «Les recettes seront utilisées pour les routes et pour la couverture des coûts externes. Le système de perception sera, dans la mesure du possible, coordonné avec la Communauté européenne.» Plus loin, en page 10 du même fascicule, nous relevons également que le Conseil fédéral envisage: «La future redevance liée aux prestations sera harmonisée, si possible, avec les projets européens en la matière.» Il relève également que «l'accord sur le transit a permis à la Suisse d'exercer une influence sur la politique des transports européenne» – vous me permettrez ici d'en douter. «En modernisant sa redevance sur le trafic des poids lourds, notre pays contribuera à nouveau à une politique des transports qui garantisse un meilleur équilibre entre la route et le rail. Toutefois, la Suisse ne pourra introduire sa nouvelle redevance en solitaire, mais devra le faire, dans la mesure du possible, en coordination avec la Communauté européenne.»

C'est là maintenant que nous arrivons au point crucial, et j'aimerais bien, si c'était possible, que le conseiller fédéral m'écoute, car les engagements pris par le Conseil fédéral en page 37 du message du 27 janvier 1992 concernant la prorogation et la refonte des redevances sur l'utilisation des routes sont encore plus précis, plus formels. Il y est dit ceci: «Le Conseil fédéral a la ferme intention de n'introduire une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations qu'en étroite collaboration avec les pays européens. Ainsi, il sera possible de tenir compte dans une mesure optimale des be-

soins particuliers des transports internationaux.» Plus loin, il dit également: «Au moment opportun, il conviendra de choisir un système de perception nécessairement coordonné sur le plan européen. C'est même une condition essentielle pour que le transport international ne soit pas soumis à d'inutiles obstacles administratifs.»

Que reste-t-il de ces assurances, Monsieur le Conseiller fédéral, de la bonne foi émanant de votre collègue, si ce n'est l'impression d'une basse manoeuvre, pour ne pas parler d'une imposture qui discrédite l'ensemble du membre politique helvétique? Qui plus est, l'article constitutionnel 36quater accepté par le peuple et les cantons n'est plus qu'un prétexte, remplacé par l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution, qui est toujours soumis à la procédure parlementaire. Il est vrai que le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie est coutumier des promesses non tenues. Il suffit de se rappeler les assurances concernant l'autofinancement du chantier du siècle, les NLFA: celles-ci devaient être rentables, remboursées en intérêts et capital après 60 ans d'exploitation.

Ceux qui ont été impliqués dans la campagne qui a précédé le scrutin se souviennent que ces engagements ont été formellement repris par M. Ogi, conseiller fédéral, alors en charge du délicat dossier des négociations bilatérales en matière de transports, tant aériens que routiers. Aujourd'hui, l'avance toute relative de ce dossier n'échappe à personne. Si nous étions dans le domaine du cyclisme sur piste, on affirmerait même que depuis le mois de mars 1995, nous faisons le plus long sur place de l'histoire cycliste. Seuls, les tenants d'une politique des transports unilatéralement orientée vers le rail voient évoluer les négociations dans ce domaine sensible, mais personne ne s'aventure pourtant à donner une date quant à la conclusion de l'ensemble des négociations bilatérales. En fait, il semblerait que nous soyons plus près de la rupture que de l'aboutissement, ceci à cause de la position doctrinaire des responsables de la politique suisse des transports.

Le département que vous dirigez, Monsieur le Conseiller fédéral, qui est en charge du dossier, fait par ailleurs preuve d'une inexpérience embarrassante en matière de négociations internationales, ce qui, joint à une méconnaissance évidente du dossier des transports routiers, contribue au blocage des négociations bilatérales.

Alors qu'en 1991, consécutivement à la chute du mur de Berlin et à l'abolition du rideau de fer, les organes de l'Union européenne ont débloqué des fonds importants, destinés à l'harmonisation des conditions législatives et techniques entre les 40 pays de l'Est et ceux de l'Union européenne, la Suisse continue à pratiquer une politique des transports qui est largement inspirée par l'époque révolue de la traction hippomobile. Il ne faut pas se bercer d'illusions, l'Union européenne ne passera pas sous les Fourches Caudines de la Suisse qui a acquis une réputation de village gaulois en matière de transports, bientôt aussi célèbre que celui d'Astérix. Il convient d'examiner les raisons de l'impasse dans laquelle nous nous trouvons et d'en tirer les conclusions qui s'imposent. En ce qui concerne les principales raisons de cette impasse il faut citer, en premier lieu, le vote positif sur l'Initiative des Alpes. En effet, cette acceptation a créé à Bruxelles et dans les pays membres de l'Union européenne un blocage psychologique au niveau des négociateurs, mais plus certainement encore au niveau des ministres des transports beaucoup plus proches de l'industrie automobile et de la branche des transports routiers, branche considérée en Europe comme essentielle au développement de la politique économique commune.

En deuxième lieu, il faut citer l'impression négative ressentie au sein de l'Union européenne au sujet de l'actuel accord sur le transit. En effet, alors qu'ils espéraient avoir obtenu un contingent de transit d'environ 100 véhicules de 40 tonnes par jour, l'interprétation extrêmement restrictive des dispositions dérogatoires par nos autorités incite les négociateurs à plus de prudence. Comme l'a affirmé un jour un haut responsable belge des transports, les négociateurs ont l'impression d'avoir été roulés dans la farine en 1991, lors de la négocia-

tion de l'accord sur le transit, ce qui ne facilite pas la négociation actuelle dans le domaine des transports.

Le troisième point d'achoppement est, sans conteste, le montant que devra acquitter un véhicule européen qui transitera par la Suisse. Nous devons résoudre un dilemme aussi ardu que la quadrature du cercle. En effet, le montant du transit sera déterminé à la fois par la taxe de transit – n'en déplaise à M. Cavadin Adriano, celle-ci est toujours dans un tiroir – et par la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Si la première est élevée, nous indisposerons les cantons alpins, et spécialement le canton du Tessin. Si, au contraire, nous mettons l'accent sur une redevance poids lourds élevée, nous pénaliserons l'industrie suisse d'exportation, l'économie locale, surtout dans les régions les plus défavorisées du pays, et enfin les consommateurs, qui verront leurs coûts de transports exploser.

Les propositions que devra formuler le Conseil fédéral à la commission de Bruxelles doivent inclure ces deux paramètres. En adoptant une position inflexible par l'acceptation de ce projet de loi, nous risquons de mettre en danger l'ensemble des négociations bilatérales.

En dernier lieu, nous sous-estimons l'importance que la redevance poids lourds liée aux prestations aura sur le trafic international bilatéral, soit les transports à l'importation et à l'exportation. En effet, ni la presse ni le Conseil fédéral d'ailleurs n'abordent le sujet des négociations bilatérales en matière de transports, sous cet angle particulier. Or, les observateurs avertis se rendent compte que ce chapitre est généralement méconnu et que, dès qu'il est évoqué dans les cercles concernés, il soulève un concert de protestations. Les véhicules suisses s'acquittant de taxes de passage insignifiantes dans les pays concernés, nous devons donc nous attendre à de nouveaux blocages au niveau du Conseil des ministres de l'Union européenne.

Les dernières nouvelles en provenance de Bruxelles confirment d'ailleurs que les négociateurs européens ont durci leur position depuis l'ajournement des négociations au début de l'été. En conséquence, ils ne sont pas prêts à accepter les propositions souvent extrémistes et idéologiques formulées dans le projet de loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

En conséquence, la minorité de la commission et le groupe libéral vous invitent à renvoyer le projet de loi au Conseil fédéral, afin de lui laisser une plus grande autonomie dans les négociations bilatérales en cours, avec mandat d'adapter cette loi aux conclusions des négociations bilatérales et à la fiscalité routière européenne, engagement qu'il avait d'ailleurs pris dans le message du 27 janvier 1992.

En ce qui concerne le débat général d'entrée en matière, la majorité du groupe libéral, fidèle à ses engagements antérieurs et à la définition d'une politique suisse des transports qui devrait faire partie intégrante d'une politique économique eurocompatible, regrette que le Conseil fédéral ne respecte pas les engagements pris dans le message relatif à l'article constitutionnel 36quater, traitant de la refonte de la taxe sur les poids lourds.

Il relève en outre que le Conseil fédéral ne respecte pas non plus l'article constitutionnel cité ci-dessus, spécialement en son alinéa 2 qui stipule que le produit net de la redevance sera affecté à la couverture des coûts dus au trafic routier. En outre, le groupe libéral réprovoque la précipitation du Conseil fédéral qui, en traitant cet objet avant même l'acceptation par les Chambres du nouvel article constitutionnel sur le financement des grands projets ferroviaires, anticipe l'acceptation de l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution par le peuple et les cantons. Il va sans dire que, par cet exercice, nous légiférons aujourd'hui sans base constitutionnelle, notamment en ce qui concerne l'utilisation du produit net de la redevance, prévue à l'article 19 alinéa 2 de la loi, qui fait expressément référence à un article constitutionnel encore en gestation.

Pour cette raison, le groupe libéral soutiendra la proposition Scherrer Jürg de non-entrée en matière. Sur le fond, le groupe libéral ne remet pas en cause une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, puisque le peuple

en a accepté le principe, le 20 février 1994. Sur la forme, il conteste pourtant l'usage qui en est fait, ainsi que les espoirs injustifiés et exagérés placés dans cette redevance. En effet, le Conseil fédéral prétend que cette taxe poids lourds nouvelle mouture va permettre de réaliser les objectifs prévus par l'initiative des Alpes, alors même que le projet de loi sur la protection des Alpes qui découle de ladite initiative, mis en consultation durant l'été, prouve que le Conseil fédéral ne peut respecter la volonté des auteurs de l'initiative, ceci en vertu des engagements pris sur le plan international. C'est la preuve par l'absurde que nous devrions avoir le courage de soumettre une nouvelle mouture de cet article constitutionnel au verdict populaire. Fort de cette constatation, le groupe libéral a déposé durant cette session une initiative populaire qui va dans ce sens.

Pour entrer dans le détail, le transfert de la route au rail n'est qu'une illusion. En effet, une étude Prognos extrêmement détaillée a permis de prouver que les éléments fournis dans le message du Conseil fédéral étaient faux et que de 17 pour cent de transfert nous n'arrivons au maximum qu'à 2 à 3 pour cent de transfert du transport de marchandises de la route au rail. En effet, l'étude Prognos tenait compte de l'augmentation du poids total en charge autorisé alors que le message du Conseil fédéral n'en tenait pas compte. D'autre part, peut-on admettre qu'une augmentation de la productivité ne bénéficie pas à l'économie et aux consommateurs et qu'elle soit compensée par une augmentation de la fiscalité, ce qui est contraire aux propositions de libéralisation que nous faisons régulièrement dans ce Conseil?

La compétitivité de l'industrie helvétique sera pénalisée par une augmentation de près de 50 pour cent des coûts de transport, parce que si nous restituons cette productivité à l'économie, il y aurait une forte baisse des coûts de transport. Il faut donc compter avec une augmentation générale de 50 pour cent de ces coûts puisque nous désirons capter ces gains de productivité. Les régions périphériques, d'autre part, feront les frais de cette taxe poids lourds. Le Conseil fédéral lui-même le reconnaît en page 34 du message, la moyenne suisse de l'augmentation de fiscalité par place de travail serait de l'ordre de 300 francs. Il admet également que cette charge supplémentaire par place de travail serait de l'ordre de 650 à 1000 francs pour les cantons des Grisons et du Tessin. A l'intention de M. Cavadini: ceci est beaucoup plus fort que la taxe de transit alpin contre laquelle il se bat.

Enfin, en dernier lieu, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations n'est pas seulement une taxe de transit. Là, j'aimerais reprendre M. Herzog qui cite le transit alpin qui, en Autriche, en France ou en Italie coûterait de 200 à 300 francs: la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations doit être comparée aux péages qui se prélèvent dans une partie de l'Europe. Le pays qui prélève les plus forts péages, c'est la France. Le péage moyen par kilomètre d'autoroute en France est de l'ordre de 25 centimes, alors que, dans la proposition de la commission, nous voulons pouvoir prélever sur l'ensemble des routes, sur l'ensemble des trajets environ 1,20 francs par kilomètre.

Le groupe libéral, aujourd'hui, vous propose donc de refuser l'entrée en matière, comme le fait la proposition Scherrer Jürg, en deuxième lieu et subsidiairement, de renvoyer la loi au Conseil fédéral afin de ne pas perturber nos négociations bilatérales.

Columberg Dumeni (C, GR): Wir führen jetzt eine lange Debatte über Eintreten oder Nichteintreten, und dabei ist Eintreten eigentlich obligatorisch, denn die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe bildet das Kernstück der schweizerischen Verkehrspolitik. Ohne diesen tragenden Pfeiler fällt das ganze Haus in sich zusammen. Jahrelang haben wir über diese Abgabe diskutiert, und nun ist es Zeit, endlich zu handeln. Aus sechs Gründen ist Eintreten de facto obligatorisch:

1. Der verfassungsmässige Auftrag: Am 20. Februar 1994 haben 67,1 Prozent der Schweizer Stimmbürger der LSWA zugestimmt. Wie häufig haben wir derart klare Volkssentscheide? Selbstverständlich kann man immer versuchen,

Volkssentscheide anders zu deuten, beispielsweise so, als ob es sich lediglich um eine unverbindliche Absichtserklärung handelte. Ein solches Umdeuten des Volkswillens wäre staatspolitisch äusserst bedenklich, denn eine Verfassungsbestimmung darf nicht zu einer unverbindlichen Wunschvorstellung degradiert werden. Sie beinhaltet einen klaren Handlungsauftrag an die Behörden.

2. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ist ein unerlässliches Instrument für die geforderte Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Mit der breiten Zustimmung zu verschiedenen Verkehrsvorlagen hat das Volk eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass es eine verursacherabhängige Belastung fordert. Ferner ist diese breite Akzeptanz ein Zeichen der tiefen Sorge, die weite Bevölkerungskreise durch den zunehmenden Schwerverkehr empfinden. Diese Sorgen sind ernst zu nehmen.

3. Wir sind verpflichtet, den Alpenschutzartikel umzusetzen. Ohne eine fiskalische Belastung des Schwerverkehrs ist das unmöglich.

4. Die bilateralen Verhandlungen können aus innenpolitischen Gründen nur mit einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu einem erfolgreichen Abschluss geführt werden. Deshalb müssen wir dem Bundesrat den Rücken stärken, die gesetzliche Grundlage dafür schaffen und ihm auch den nötigen Spielraum einräumen. Übrigens sollten wir uns nicht durch das verhandlungsbedingte Sperrfeuer der letzten Tage aus Brüssel beirren lassen.

5. Im Hinblick auf die absehbare Zulassung der 40-Tonnen-Lastwagen ist die Einführung einer LSWA ein absolutes Muss. Den kürzlich erfolgten Umfragen konnten Sie entnehmen, welche Ängste und Befürchtungen unsere Bevölkerung gegenüber der Zulassung dieser schweren Brummer hegt. Ohne griffige Instrumente, die eine Umlagerung des Schwerverkehrs garantieren, wird es zu einer harten innenpolitischen Auseinandersetzung kommen, die unsere gesamte Verkehrspolitik in Frage stellen könnte.

6. Die LSWA bildet ein tragendes Element – ich betone das – zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der vier Grossprojekte. Wir – der Nationalrat – haben das in der letzten Session ausdrücklich so beschlossen. Das Parlament würde nun jegliche Glaubwürdigkeit verlieren, wenn es einige Monate später nicht mehr zu einer Abgabe stehen würde, die damals das Kernstück der Finanzierungsvorlage für die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs bildete. Eines ist eindeutig klar: ohne LSWA keine Neat!

Kurzum: Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe bildet einen zentralen Bestandteil der schweizerischen Verkehrspolitik; sie ist deshalb unerlässlich.

Aus diesen Gründen stimmt die CVP-Fraktion für Eintreten und bittet Sie, alle Nichteintretens- und Rückweisungsanträge abzulehnen.

Mit einem Ja zur Vorlage verbinden wir die Forderung, bei der Ausgestaltung der Abgabe sei auf die Auswirkungen in den Berg- und Randregionen Rücksicht zu nehmen. Es ist übrigens erstaunlich, welche Hilfe wir plötzlich von Herrn Friderici in diesen Belangen erhalten! Ich wusste gar nicht, dass er ein Politiker des Berggebietes ist.

In diesen Randgebieten sind häufig nur Strassentransporte möglich. Es bestehen allerdings unterschiedliche Ansichten betreffend die Auswirkungen, und deshalb erwarte ich vom Bundesrat ein klärendes Wort und die Zusicherung, dass bei der konkreten Ausgestaltung der Abgabe auf die überproportionale volkswirtschaftliche Belastung der Rand- und Berggebiete gebührend Rücksicht genommen wird. Einen äusserst interessanten Ansatz zur Lösung dieses Problems bietet die gewichtdifferenzierende Tarifierung der LSWA, wie sie im Antrag Bezzola enthalten ist.

Leider dauert es immer zu lange, bis ein Verfassungsauftrag ausgeführt wird, d. h., bis das Gesetz vorliegt – in unserem Fall sind es jetzt mehr als dreieinhalb Jahre! –, und damit besteht die Gefahr eines Stimmungswandels. Ich selber habe bereits acht Tage nach der Annahme der Verfassungsbestimmung eine Motion eingereicht, worin der Bundesrat beauftragt wird, den eidgenössischen Räten unverzüglich eine Vorlage zur Einführung einer leistungs- oder verbrauchsab-

hängigen Schwerverkehrsabgabe zu unterbreiten, die mit der EU zu koordinieren sei. Der Bundesrat war bereit, die Motion entgegenzunehmen und unverzüglich eine Gesetzesvorlage zu schaffen. Trotzdem ist sehr, sehr viel wertvolle Zeit verstrichen; um so dringender ist ein rasches und dezidiertes Handeln des Parlamentes.

Die CVP-Fraktion bekämpft deshalb alle Verzögerungsmanöver. Auf die Horrorvisionen des Herrn Scherrer möchte ich nicht eintreten; wir kennen dieses Lied. Die Ausführungen von Herrn Friderici überzeugen in keiner Art und Weise, auch wenn wir sie schon mehrfach gehört haben.

Die Fakten sind klar: der Verfassungsauftrag, der Alpenschutzartikel, die Pflicht zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit marktwirtschaftlichen Instrumenten, die Unmöglichkeit der Finanzierung der Neat ohne LSWA sowie die bilateralen Verhandlungen. Gewiss, die LSWA wird die Wirtschaft zusätzlich belasten, aber ohne Druck erfolgt keine Umlagerung.

Aus all diesen Überlegungen bitte ich Sie namens der CVP-Fraktion, der Vorlage zuzustimmen.

Friderici Charles (L, VD), porte-parole de la minorité: Monsieur Columberg, vous m'avez interpellé tout à l'heure en disant que vous ne saviez pas que j'étais un défenseur des régions de montagne. J'aimerais vous dire que, comme président de l'Astag, je me préoccupe très souvent des régions de montagne, parce que ce sont des régions dans lesquelles nous avons des difficultés à livrer, du fait que les véhicules font beaucoup plus de kilomètres pour livrer une même quantité de marchandises.

Vous avez dit également au début que l'entrée en matière était pratiquement obligatoire. J'aimerais alors vous poser deux questions.

1. Est-ce que vous vous rendez compte que la base constitutionnelle, notamment pour l'article 19 alinéa 2, n'existe pas? Je crois que, quand on fait des études d'économie, on étudie aussi quelque peu le droit. Est-ce que vous êtes conscient de ça?

2. Dans l'article 36quater actuel, il y a la «Kann-Formel», le Conseil fédéral peut introduire. D'autre part, est-ce que vous êtes conscient que, dans votre canton, les coûts de transport à l'intérieur du canton ne vont pas augmenter de 50 pour cent, mais qu'ils vont doubler, justement du fait qu'il s'agit d'une région de montagne?

Columberg Dümeni (C, GR): Ich bin dankbar für diese Frage und für den Einsatz von Herrn Friderici und seine Sorge um das Berggebiet. Ich hoffe sehr, dass das nicht nur bei der Schwerverkehrsabgabe der Fall ist.

Die Verfassungsgrundlage liegt vor. Ob sie in allen Einzelheiten mit der Gesetzesvorlage übereinstimmt, darüber kann man, wie bei allen Vorlagen, streiten. Wir müssen bedenken, dass wir in der Schweiz keine Verfassungsgerichtsbarkeit haben, so dass dieses Thema bei jeder Gesetzgebung zu Diskussionen Anlass geben kann.

Die Kann-Formel ist die übliche Formulierung, die wir bei der Gesetzgebung anwenden; aber es ist ganz klar: Wir unterbreiten doch nicht dem Volk eine Vorlage in der Annahme, wir würden sie nicht anwenden, wir würden sie nicht benötigen! Das wäre wirklich unvernünftig.

Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Stimmung im Volk eindeutig war. Diese Zustimmung mit 67 Prozent – trotz der gewaltigen Gegenpropaganda! – ist doch ein Beweis dafür, dass das Volk eine solche Abgabe wünscht.

Hollenstein Pia (G, SG): Während der Sitzungen in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen über die LSWA fühlte ich mich zeitweise dreieinhalb Jahre jünger. Ich fühlte mich in die Zeit vor der Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 zurückversetzt. Da gab es doch Kommissionsmitglieder, die noch immer nicht begreifen wollten – und der Lernprozess scheint seither nicht wahnsinnig fortgeschritten zu sein –, dass Bundesrat und Parlament mit der Zustimmung des Stimmvolkes zu einer LSWA den Auftrag erhalten haben, eine LSWA auch tatsächlich einzuführen. Das

Stimmvolk hat ja gesagt, und so haben wir die Aufgabe, endlich für die Umsetzung zu sorgen. Die Hauptfrage ist heute nur noch, wie hoch diese Abgabe sein soll.

Der Bevölkerung wurde im Abstimmungsbüchlein 1994 auf Seite 9 gesagt, was von der LSWA zu erwarten sei: «Sie» – die Vorlage über die Einführung einer LSWA – «soll nicht nur die Kosten für die Strassen, sondern auch externe Kosten des Schwerverkehrs berücksichtigen (z. B. Schäden durch Lärm, Abgase und Unfälle).» Dieses der Bevölkerung gegebene Versprechen haben wir heute umzusetzen.

Es muss vielleicht hier auch wieder einmal in Erinnerung gerufen werden, dass der Schwerverkehr jährlich 1,1 Milliarden Franken Unfall- und Umweltkosten verursacht, ohne sie selbst zu bezahlen. Diese übernimmt die Allgemeinheit, die damit jede Fahrt durch die Alpen mit durchschnittlich 300 bis 350 Franken subventioniert.

Zudem haben wir als Parlament noch immer den Auftrag des Stimmvolkes, die Alpen-Initiative umzusetzen. Die Ziele der Alpen-Initiative können nur erreicht werden, wenn die Güter tatsächlich auf die Bahn verlagert werden. Dies wird nur möglich werden, wenn wir die LSWA bei einem Minimum von 3 Rappen ansetzen. Mit 3 Rappen ist aber erst die Produktivitätssteigerung infolge der Aufhebung der 28-Tonnen-Limite kompensiert. Von Verlagerung kann noch keine Rede sein. Wir haben aber das Ziel der Verlagerung umzusetzen. Deshalb muss der obere Satz viel höher liegen. Ich komme in der Detailberatung bei Artikel 8 darauf zurück.

Unser Stimmvolk hat mit der Zustimmung zur LSWA und zur Alpen-Initiative die Richtung der schweizerischen Verkehrspolitik klar vorgegeben. Dies heisst: Die Kosten, die durch den Verkehr, insbesondere durch den Schwerverkehr, verursacht werden, sollen in Zukunft verursachergerecht angestrichet werden. Es geht nicht um eine Zusatzbelastung für Konsumentinnen und Konsumenten, wie dies von der Autolobby immer wieder behauptet wird. Es geht um eine verursachergerechte Anlastung der ohnehin verursachten Kosten. Tatsache ist, dass die vom Schwerverkehr verursachten Kosten heute von der Allgemeinheit getragen werden. Dies soll und muss in Zukunft ändern.

Die LSWA-Vorlage soll aber auch einen fairen Modal split von Schiene und Strasse ermöglichen. Nur durch eine verursachergerechte massive Verteuerung des Schwerverkehrs wird sich der Modal split zugunsten der Bahn auswirken. Unterdessen wird es von keinem ernstzunehmenden Wissenschaffter mehr bestritten, dass die externen Kosten bei den Bahnen viel tiefer liegen als beim Schwerverkehr. Deshalb ist eine Verteuerung des Schwerverkehrs dringend. Schaut man die Zahlen der effektiven externen Kosten von Bahn und Strasse genauer an, so muss gesagt werden, dass von den berechenbaren externen Kosten rund 4 Prozent durch die Schiene und rund 96 Prozent durch den Strassenverkehr verursacht werden.

Ein weiteres Argument ist bei der Festlegung des Tarifs unbedingt zu beachten. Ein zu tiefer Ansatz für die LSWA gefährdet die bilateralen Verhandlungen. Ein tiefer Satz bei Aufhebung der 28-Tonnen-Limite provoziert ein Referendum gegen die bilateralen Verträge. Die Grünen sind zusammen mit den Umweltverbänden dazu bereit und gewappnet. Wie gross die Chancen für eine Zustimmung in der Bevölkerung dann noch sind, können Sie sich ausrechnen. Die Bevölkerung will einen Tarifansatz, der die Güter tatsächlich auf die Schiene verlagert.

Mit der Festlegung eines verlagerungswirksamen Tarifs tun wir nichts Aussergewöhnliches. Wir setzen nur den Auftrag der Bevölkerung um. Wenn die Schweiz auf den hohen Abgabesätzen beharrt, welche die externen Kosten internalisieren, eben mit der LSWA, vollzieht sie nichts anderes als Artikel 12 des Alpenstrassenvertrages. Es spricht nichts dagegen, dass die Schweiz nicht mit dem Prinzip der Kostenwahrheit anfangen sollte. Die Einführung der Kostenwahrheit ist das zukunftsfruchtige Verkehrskonzept für ganz Europa. Auch Europa wird eines Tages nicht darum herumkommen. Ich möchte noch ein Argument entkräften, das von den Autolobbyisten immer wieder gegen die LSWA angeführt wird: Es stimmt nicht, dass die LSWA die Autofahrerinnen und die Au-

tofahrer nur belasten würde. Wir müssen auch zugeben, dass vorgesehen ist, ein Drittel des Ertrages aus der LSVA den Kantonen zufließen zu lassen. Damit können die Kantone das Strassennetz mitfinanzieren.

Im Namen der grünen Fraktion bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten, bei der Tariffestlegung mit 3 Rappen zu beginnen, um die vom Stimmvolk anvisierten Ziele einer zukunftsverträglichen Verkehrspolitik zu erreichen. Es muss darum gehen, die Umwelt zu schützen und die Bahnen im harten Wettbewerbskampf zu stärken. Ich bitte Sie, alle Anträge abzulehnen, die dem Prinzip der Kostenwahrheit entgegenwirken.

Gusset Wilfried (F, TG): Frau Hollenstein, am Ende Ihres Vortrags hatte ich den Eindruck, dass Sie nicht zu Ende gedacht haben, welches die Folgen der Belastungen sind, welche die LSVA auslöst. Wer steht Ihrer Meinung nach bei der Kostenübernahme am Ende der Belastungsreihe? Wer ist das, wer bezahlt am Schluss die Mehrkosten der LSVA?

Hollenstein Pia (G, SG): Ich stelle fest, dass Sie Ihre Argumentation nicht zu Ende denken. Sie haben offenbar nicht gut zugehört, als ich erklärt und festgestellt habe, dass die Folgekosten des Schwerverkehrs heute von den Konsumentinnen und Konsumenten, von den Nichtautofahrern übernommen werden – das bestreitet heute niemand mehr, das ist einfach so –, weil heute schon die externen Kosten im Betrag von 1,1 Milliarden Franken von der Allgemeinheit getragen werden. Nachher wird es nicht mehr so sein, dass diese Kosten allein von der Allgemeinheit – also gleich verteilt auf alle – getragen werden, sondern die Verursacher und Verursacherinnen werden sie tragen. Das ist ein Gerechtigkeitsprinzip.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Das grundsätzliche Konzept einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist wenig umstritten. Sie ist eurokompatibel, notwendig für das bilaterale Abkommen mit der EU und für die Umsetzung der Alpen-Initiative. Sie ist zudem auch ein marktwirtschaftliches Instrument.

Die Begründung dieser Abgabe fällt meiner Ansicht nach schon wesentlich schwerer. Der Wunsch nach einer einfachen Mittelbeschaffung für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu Lasten einer kleinen Minderheit ist offensichtlich. Ob die Verkehrsumlagerung letztlich auch stattfindet und die Rechnung dann aufgeht, ist noch äusserst fraglich. Völlig unzureichend ist auch die Auseinandersetzung über den Nutzen des Schwerverkehrs für die Allgemeinheit. In den bisher vorliegenden wissenschaftlichen Abklärungen wird dem Schwerverkehr nur ein marginaler Nutzen zugebilligt. Immerhin wird nicht ausgeschlossen, dass dem Schwerverkehr dann ein abzugeltender Nutzen zuzuweisen sei, wenn er gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringt. Das ist aber sehr theoretisch.

Die Vorlage enthält insbesondere zwei kontroverse Punkte, nämlich die Höhe der Abgabesätze und die Verwendung der Erträge. Am meisten zu reden geben wird auch hier im Rat die Höhe der LSVA. Die Festlegung der Abgabenhöhe ist komplex, da verschiedene Ziele verfolgt werden, die teilweise miteinander in Konkurrenz stehen. Die Schonung der Schweizer Wirtschaft und der Randgebiete würde einen tiefen Ansatz rechtfertigen. Es darf aber nicht vergessen werden, dass die Schweiz nur rund 5 Prozent Transitverkehr, aber etwa 95 Prozent Binnenverkehr, Import- und Exportverkehr hat. Angesichts dieser Tatsache verlangt das wirtschaftspolitische Interesse, dass die Sätze der LSVA – trotz binnenwirtschaftlicher Wettbewerbsneutralität der Abgabe – möglichst tief angesetzt werden.

Zum Abschluss der bilateralen Verhandlungen: Hier geht es um einen genügenden Spielraum für den Bundesrat.

Zur Umsetzung des Verursacherprinzips: Hier steht die Kompensation der höheren Gewichtslimiten und damit die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zur Diskussion, was nur mit einem höheren Satz erreicht wird. Auch die Umsetzung des Alpenschutzartikels verlangt eine gewisse

Höhe, und – zum Schluss – auch die Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs, wo wir auch von einer bereits festgelegten Summe ausgegangen sind, verlangen dies.

Leider scheint die Schweiz bereits bei der Wahl des Belastungssystems einen Sonderzug zu fahren. So wird – entgegen der Formulierung in der Verfassung – allein auf Gewicht und gefahrenen Kilometer abgestellt, obwohl auch eine verbrauchsabhängige Besteuerung möglich und vermutlich wesentlich einfacher gewesen wäre.

Nicht unbestritten ist auch die Frage, was mit den Erträgen der LSVA geschieht. Der vom Volk 1994 angenommene Verfassungsartikel sieht klar vor, dass der Reinertrag der LSVA zur Deckung derjenigen Kosten zu verwenden ist, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen. Im Entwurf des Bundesrates ist nun vorgesehen, dass von den Einnahmen, die diese Steuer erbringt, ein Drittel an die Kantone geht und die für den Bund reservierten zwei Drittel wie gesagt in die Finanzierung der Bahn-Grossprojekte fliessen.

Bezüglich der Höhe der Abgabe standen in der Kommission eine ganze Palette von Anträgen zur Diskussion, die schliesslich zu fünf Minderheitsanträgen führten. Mit dem Antrag Bezzola ist noch eine sechste Variante dazugekommen. Die Spannweite der vorgeschlagenen Abgabesätze reicht von 0,3 bis 6 Rappen pro Tonnenkilometer. Wenn ich davon ausgehe, dass sich wie im Ständerat eine mittlere Lösung durchsetzen wird, so bedeutet dies bereits etwa eine Verzehnfachung der Belastung des Schwerverkehrs gegenüber heute. Diese Höhe bewegt sich nach Auffassung der FDP-Fraktion an der obersten Grenze.

Die Auswirkungen auf die Produktpreise scheinen zwar im Bereich von 1 Prozent relativ gering, sind aber keinesfalls vernachlässigbar. Immerhin sollen ja rund 1,2 bis 1,5 Milliarden Franken hereingeholt werden. Dass die Transporte massiv verteuert werden, wird sich auf verschiedene Produktgruppen auch verschieden auswirken. Diesem Aspekt wird aber bei der Behandlung von Artikel 8 sicher noch ausgiebig Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Ich bitte Sie im Namen der FDP-Fraktion, auf die Vorlage einzutreten und den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Christen Yves (R, VD): La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations repose sur le principe de causalité. Elle tient compte des coûts non couverts du trafic des poids lourds et rétablit une certaine égalité de chances entre la route et le rail. Cela est conforme à la politique de l'Union européenne (UE) en matière de transports, même si cette dernière n'en est pour l'instant qu'aux déclarations d'intention. Accessoirement, mais c'est important, cette redevance permet de financer les NLFA. Une meilleure compétitivité du rail, que la réforme des CFF accélérera, et une capacité accrue de notre réseau permettront le transfert de marchandises de la route au rail.

C'est la condition exprimée par le peuple pour lever le limite des 28 tonnes et éviter le flot immaîtrisable. C'est aussi la condition indispensable à la conclusion du dernier volet des négociations bilatérales. Pour les radicaux – je m'exprime en particulier ici au nom des latins –, cet aspect-là est prioritaire, parce que vital pour notre pays. En effet, nous sommes sensibles au problème de la vérité des coûts, mais aussi à la situation des transports, à l'économie intérieure et aux conséquences pour les consommateurs, qui ne sont peut-être pas aussi négligeables qu'on le prétend. Mais nous acceptons cette redevance, car c'est le prix à payer pour faire aboutir enfin les négociations bilatérales. Il s'agit aujourd'hui de laisser les coudées franches au Conseil fédéral et à ses négociateurs pour qu'ils réussissent, cette année encore, là où ils ont échoué au mois de mai.

C'est pourquoi il faut mettre sous toit, dans les meilleurs délais, la loi qui vous est soumise et veiller à ce que le montant de la redevance ne soit pas excessif, c'est-à-dire que celle-ci permette l'ouverture aux 40 tonnes communautaires pour un prix de transit acceptable par l'UE. A ce sujet, il faut bien admettre que, vis-à-vis de l'UE, nous sommes en situation de faiblesse, parce que seuls, parce qu'isolés. Sans aller à Canossa, le Conseil fédéral devra donc rester flexible. Ce serait

le cas avec les propositions à 2,5 centimes, qui vous sont soumises et que les radicaux soutiendront.

En résumé, il faut aujourd'hui donner la priorité aux négociations bilatérales pour le bien du pays, éviter un nouvel échec après celui du mois de mai, c'est-à-dire arrêter de faire les épiciers, rester flexibles, et donc accepter pour les 40 tonnes communautaires un tarif de transit raisonnable, acceptable par nos partenaires et qui le sera aussi pour notre marché intérieur. Cela implique donc un montant raisonnable de la redevance.

C'est dans cette perspective que le groupe radical-démocratique entre en matière.

Steinemann Walter (F, SG): 1994 haben Volk und Stände bekanntlich einen neuen Verfassungsartikel zu diesem Thema angenommen. Der Ertrag sei zur Deckung von Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stünden, stand dort geschrieben. Nur drei Jahre später legt uns der Bundesrat ein Ausführungsgesetz vor, das eklatant gegen Artikel 36quater Absatz 2 der Bundesverfassung, nämlich die Verwendung des Reingewinns, verstösst. Was der Bundesrat mit dem Volksentscheid gemacht hat, ist unverhältnismässig, verfassungswidrig und äusserst wirtschaftsfeindlich, ein volkswirtschaftlicher Unsinn zudem, der ganz einfach nicht akzeptierbar ist.

Die Absicht, dem ohnehin rekordhoch besteuerten Schweizer Güterverkehr zusätzliche Abgaben aufzubürden, nur um den Transitgüterverkehr mit einer Art Fernhalteprämie zu belasten, erachtet die Fraktion der Freiheits-Partei – entschuldigen Sie – als pervers. Der Bundesrat verkennt anscheinend die wirtschaftliche Bedeutung, die dem Schwerverkehr auf der Strasse in unserem Land zukommt. Er diskriminiert inländische Transportunternehmen, eine wichtige Branche übrigens, und bewirkt damit die weitere Ausflagung einheimischer Firmen. Das geplante Abschöpfen hat mit Kostenwahrheit rein gar nichts mehr zu tun. Diese LSWA bringt für den Wirtschaftsstandort Schweiz eine inakzeptable Verteuerung der Transporte – und damit aller Güter und Produkte – um 20 bis 50 Prozent. Weitere Arbeitsplätze werden auch deshalb ins Ausland verlagert werden.

Eine Rückweisung, so wie sie von der Minderheit Friderici beantragt wird, bringt daher nichts. Diese Vorlage ergibt keine Möglichkeit von echten Korrekturen. Sie kann allfällig später neu und dann nicht wirtschafts- und konsumentenfeindlich ausgearbeitet werden. Was uns heute vorliegt, ist eine Totengräberei der Strassentransporte, eine massive Belastung der Konsumenten und einfachen Bürger! Das, Frau Hollenstein, hätten Sie auf die Frage von Herrn Gusset antworten müssen, statt auszuweichen und auf die Frage überhaupt nicht einzugehen. Die einfachen Bürger werden nämlich schliesslich die ganze Zeche zu bezahlen haben. Ich kann nicht verstehen, dass die Linken diese LSWA unterstützen, wird doch gerade ihre Wählerschaft massive Kostensteigerung aus der Verteuerung der Transporte und Waren aller Art zu verkraften haben.

Die Erhöhung der Produktionskosten, die durch die LSWA entsteht, ist im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz wirtschaftsschädigend, und das in einer Zeit, in der gegen 200 000 Menschen in der Schweiz arbeitslos sind. Diese Vorlage läuft auch den Revitalisierungsabsichten diametral entgegen. Berücksichtigt denn die Politik in diesem Land solche Argumente nicht?

Die Damen und Herren auf der linken Seite sollten nicht nur bei jeder Gelegenheit vom Aufschwung schwatzen, sondern endlich auch Konkretes dazu beitragen. Hier, meine Damen und Herren der Linken, ist eine Möglichkeit geboten, indem Sie auf diese unsinnige LSWA gar nicht erst eintreten.

Das LSWA-Argument der Neat-Finanzierung, wie es Kommissionssprecher Herczog präsentiert hat, sticht schon gar nicht mehr, haben doch weite Kreise festgestellt, dass die Neat in der vom Bundesrat gewünschten Form weder nötig noch finanzierbar ist. Die bundesrätliche Verkehrspolitik der letzten Jahre ist durch Inkompetenz und bewusste Irreführung geprägt. Das Volk stimmte 1992 einer Neat in der mehrheitlichen Annahme und im Glauben an die bundesrätlichen

Beteuerungen zu, Bedarf und Finanzierung seien gegeben und gesichert. Dies war einfach falsch.

Der LSWA stimmte das Volk aufgrund des Verfassungstextes zu, der den Ertrag der neuen Steuer dem Strassenverkehr zuwies, Frau Hollenstein. Heute aber wird die Verfassung und der Volkswille missachtet, indem die LSWA zu zwei Dritteln für «Bahn 2000» und die völlig unnötige Luxus-Neat vorgesehen wird, ein Projekt übrigens, über dessen Finanzierung das Volk schlichtweg angelogen worden ist.

Mit dem geplanten Markteingriff würden keinesfalls die hoffnungslose finanzielle Lage der Bahn und deren Zukunftsperspektiven verbessert. Die Bahn wird nicht gesünder, wenn der Strassentransport krank besteuert wird. Bitte nehmen Sie das zur Kenntnis, Herr Columberg! Der Volksauftrag ist das Gegenteil Ihrer Interpretation.

Es ist zudem ein Unsinn, zur Umlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs von ganzen 5 Prozent die übrigen 95 Prozent des strassenseitigen Inlandverkehrs mit Gütern um bis zu 50 Prozent zu verteuern, und das wiederum zu Lasten der Wirtschaft und der einheimischen Konsumenten. Sind wir Schweizer denn da, um die europäischen Verkehrsströme zu subventionieren? Ich glaube nicht. Die LSWA würde der Volkswirtschaft über eine Milliarde Franken entziehen und so in den privaten Haushalten schliesslich fehlen – also Kaufkraftschwund! Ist das der Sinn einer Ankurbelung der Konjunktur. Herr Columberg, Frau Hollenstein? Das müssen Sie mir schon erklären.

Der Werkplatz Schweiz ist schon genügend unattraktiv geworden. Schuld sind nicht die anderen, schuld ist die Politik der Regierungsparteien, insbesondere die der CVP. Die Ausführungen von CVP-Sprecher und Berggebiets-Lobbyist Columberg sind für die Wirtschaft schlicht unerträglich.

Hohe Arbeitskosten, hohe Energiekosten, steigende Fiskalquote, immer neue Steuern und Abgaben, unsinnige Förderung des bankrotten Kollektivverkehrs, Verbote, Gebote allüberall, starre und immer neue Vorschriften sowie eine Mentalität der Besitzstandswahrung um jeden Preis verhindern die Gesundung unserer Wirtschaft.

Mit Massnahmen wie der vorliegenden Verteuerung der Strassentransporte und damit aller Güter wird dieser Negativtrend noch verstärkt. Schon heute steht unser Land mit der Belastung für den für Versorgung und Entsorgung unverzichtbaren Nutzverkehr europaweit einsam an der Spitze, obwohl der Strassenverkehr bereits die verursachten Kosten deckt, jedenfalls deckt er sie in weit höherem Ausmass als die Bahn. Sein externer Nutzen an die Volkswirtschaft umfasst einen Wachstumsbeitrag des Sozialproduktes von 17 Prozent.

Dass der Verkehr und die Energie als neue Fiskalquellen erhalten müssen, ist jedem klargeworden, der die untauglichen Versuche zur Budgetsanierung verfolgt. Es geht mit der überrissenen LSWA also einmal mehr ausschliesslich darum, dem Staat mehr Geld zu verschaffen. Das ist im volkswirtschaftlichen Gesamtzusammenhang nicht akzeptabel. Die Steuerzahler haben seit 1984 alleine dem Bund – hören Sie gut zu! – 83 Prozent Mehreinnahmen bewilligt, was 18,2 Milliarden Franken entspricht. Trotzdem hat eine verantwortungslose Politik Milliardendefizite angehäuft.

Fazit: Die Schwerverkehrsvorlage ist verfassungswidrig, unverhältnismässig, wirtschaftsfeindlich, diskriminierend und unpraktikabel. Sie darf nicht gutgeheissen werden.

Deshalb bitte ich Sie, den Nichteintretensantrag Scherrer Jürg, über den in einer namentlichen Abstimmung entschieden wird, zu unterstützen.

Vetterli Werner (V, ZH): Wer die Entstehungsgeschichte dieses Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe recherchiert und analysiert, der versteht, wieso Bundesrat und Parlament beim Volk zunehmend an Glaubwürdigkeit verlieren. Der Bundesrat verspricht jeweils in den Botschaften und Abstimmungsbüchlein Grundsätze und akzeptable Inhalte. In den Gesetzen und Verordnungen kommt aber alles anders heraus. Deshalb heisst es bei vielen Bürgern: Man macht uns ein X für ein U vor. Wieso sollen wir in Zukunft überhaupt noch an die Urne gehen?

Als neuestes Beispiel die LSWA: Dieses Bundesgesetz basiert auf dem Verfassungsartikel 36quater. In der Botschaft des Bundesrates war mehr als ein dutzendmal zu lesen, dass eine solche LSWA nur in Koordination und Abstimmung mit der EU bewerkstelligt würde: also kein Alleingang. Exemplarisch zwei Zitate aus dieser Botschaft. Unter Ziffer 172: «Wegen der zunehmend internationalen Ausrichtung der Strassentransporte lässt sich dieser Systemwechsel jedoch nicht im Alleingang bewerkstelligen». Und unter Ziffer 344: «Der Bundesrat hat den festen Willen, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe nur in engster Koordination mit den europäischen Ländern einzuführen.»

Und heute? Niemand kann uns verbindlich sagen, ob und in welcher Höhe die EU solche Steuern erhebt, ob die EU tatsächlich bereit ist, eine flächendeckende LSWA auch für das Schweizer Mittelland zu akzeptieren. Der Strassengütertransport wird in der Schweiz schon heute doppelt so hoch besteuert wie in der EU. Mit diesem Alleingang würden unsere Transporte mit 28 Tonnen 11- bis 21fach und mit 40 Tonnen 16- bis 30fach mit Steuern belastet.

Deshalb hat die SVP-Fraktion ohne Gegenstimme beschlossen, den Rückweisungsantrag Friderici zu unterstützen.

Zwingend ist eine Koordination mit der EU auch bezüglich der Erfassungssysteme. Der Bundesrat will ja keine verbrauchs- sondern à tout prix eine leistungsabhängige Steuer, obwohl weit und breit noch kein anwendbares Erfassungssystem für Kilometerleistung und Tonnage in Sicht ist. Auch hier hat man das Parlament in der Botschaft zur LSWA wiederholt nur beschwichtigend informiert, z. B. unter Ziffer 324: «Vielmehr muss insbesondere das Erhebungssystem bezüglich technischer und praktischer Ausgestaltung europäisch koordiniert sein.» Und heute, in der Praxis? In der neuesten Botschaft steht über ein geeignetes Erfassungssystem: «Dabei hat sich gezeigt, dass bisher auf dem Markt weder ein Erfassungsgerät noch ein -system erhältlich ist» Trotz einem Entwicklungskredit des Parlamentes von 5,4 Millionen Franken gibt es noch nicht einmal Prototypen. Hat uns Herr Bundesrat Leuenberger eventuell «good news» bezüglich dieser Erfassungsgeräte? Oder kaufen wir auch in dieser Frage eine schwarze Katze im Kohlsack? Und noch eine Frage: Kann die Schweiz ausländische LKW wirklich zwingen, solche oder kompatible Erfassungsgeräte einzubauen? Zum Schluss noch dies: Wir sind im Begriff, unsere Bundesverfassung mit diesem LSWA-Gesetz zu missbrauchen, zu brechen. Hier richte ich mich auch an die Herren Columberg und Hämmerle; das war ja der Grund meiner Frage vorgehen an Sie. In Artikel 36quater der Bundesverfassung hat das Volk 1994 keine LSWA gemäss heutigem Entwurf beschlossen, sondern folgendes: «Der Bund kann» – Kann-Formulierung, Herr Columberg; es gibt auch zwingende Formulierungen, aber das Volk hat über die Kann-Formulierung abgestimmt – «auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchabhängige Abgabe erheben.» Und weiter steht in diesem Artikel, den das Volk angenommen hat: «Die Abgabe darf nur erhoben werden, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.» Gemeint sind damit die umstrittenen externen Kosten, also die sogenannte Kostenwahrheit, die ja lediglich auf Annahmen und Schätzungen basiert. Allein die Tatsache, dass das kollektive Verletzungsrisiko im Sport doppelt und im Haushalt dreimal so hoch ist wie im Strassenverkehr und in diesen Bereichen nie jemand von Kostenwahrheit sprach, zeigt doch die ungeheure Problematik dieser Theorie.

Das Hearing, das die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen durchführte, bestätigte mich in meiner Auffassung, dass die Kostenwahrheit eine politische und nicht eine ökonomische Streitfrage ist; aber offensichtlich ist es eine unangenehme Problematik. Seit Jahren ist die parlamentarische Initiative BUNDI über die Kostenwahrheit im Verkehr im Nationalrat hängig. Aber das EVED geht mit diesem Geschäft, das eigentlich als Grundlage für das Geschäft LSWA hätte behandelt werden müssen, wie mit einer heissen Kartoffel um.

Im Abstimmungsbüchlein zur künftigen Schwerverkehrsabgabe lockte der Bundesrat die Stimmbürger 1994 auf Seite 9

wie folgt: «Die Erträge sollen für Strassenzwecke und zum Ausgleich der externen Kosten verwendet werden.» Und jetzt, nach dreieinhalb Jahren

Präsident: Herr Vetterli, lassen Sie Herrn Giezendanner auch noch einige Minuten, sonst bekommen Sie Streit in der Fraktion.

Vetterli Werner (V, ZH): Herr Vizepräsident, wieso hat die CVP-Fraktion – Herr Columberg und dann der zweite Sprecher – vier Minuten überziehen dürfen, und wieso läuten Sie mich nach fünf Minuten ab?

Präsident: Es waren sechs Minuten, Herr Vetterli. Ihre Redezeit ist beendet.

Vetterli Werner (V, ZH): Ich bedanke mich. Es ist offensichtlich auch für Sie ein unangenehmes Geschäft.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Die kurze Redezeit regt mich eigentlich nicht so auf. Es ist die Vorlage, die mir viel mehr Sorgen macht.

Der vorliegende Entwurf für eine LSWA widerspricht jedem marktwirtschaftlichen Gedanken, Herr Herczog. Protektionistische Steuern sind nicht marktwirtschaftlich; da hilft gar kein Lamentieren. Die Vorlage widerspricht auch dem Volkswillen; Kollege Vetterli hat es in seiner kurzen Redezeit sagen können. Herr Columberg, Sie müssen einmal die Vorlage lesen! Herr Columberg liest nichts; er kommt hier ans Pult und sagt: «Ja, das entspricht dem Volkswillen!» Nein, Herr Columberg, da helfen auch Ihre wunderschönen bündnerischen Worte nichts!

Wenn ich heute aber hier stehe, dann macht mir etwas ganz anderes Sorgen. Ich bin ein vehementer Verfechter der bilateralen Verträge; ich stehe dazu. Wenn dieses Parlament heute dieser Vorlage zustimmt, schlagen wir uns jede Tür zu sachlichen Verhandlungen mit der EU zu. Sie haben es vernommen: Die EU ist nicht bereit, für die Transitierung eines LKW 400 Franken zu bezahlen. Wer von Ihnen nun glaubt, dass man in den EU-Staaten bereit ist, für einen Transport, z. B. von Köln nach Basel, dann nach Lausanne, auf der Schweizer Strecke von Basel nach Lausanne, 434 Franken zu bezahlen, der liegt falsch.

Ich sage es Ihnen ganz offen: Ich habe mir Herrn Bodenmann als Beispiel genommen und mir im europäischen Raum ein Beziehungsnetz aufgebaut – mit viel Kritik aus diesem Haus; ich weiss das. Es ist auch kein Geheimnis – und ich sage es ganz offen –, dass ich heute Herrn Colsmann, den ständigen Vertreter der BRD, stündlich über diese Debatte orientieren werde. Heute tagen nämlich in Brüssel die Verkehrsminister der EU, und diese wollen wissen, was in der Schweiz geschieht. Für diese Minister ist der Parlamentsbeschluss von heute von grösster Wichtigkeit!

Nicht nur für die Schweiz ist aber das wichtig, was in Brüssel gedacht wird, es ist für alle in Europa wichtig. Nicht nur den primären Punkt der EU müssen wir beim Eintreten oder bei Rückweisung berücksichtigen. Nein, die Vorlage ist einseitig, und sie fördert die Planwirtschaft im Verkehr! Gestern haben wir von der Landwirtschaft gesprochen, dort müsse man von der Planwirtschaft weg. Heute machen wir genau das gleiche wie Osteuropa, das die Wirtschaft marod, kaputtgemacht hat. Wir sind auf dem besten Weg dazu. Auf dem Weg der LSWA will der Bundesrat der Volkswirtschaft jährlich 1,3 Milliarden Franken entziehen. Der Nutz- oder Güterverkehr soll 11- bis 22mal teurer werden – 11- bis 22mal, je nachdem, ob es «28-Töner» oder «40-Töner» betrifft! Das ist die Tatsache. Er soll 31mal teurer werden als im europäischen Raum mit der europäischen Vignette. Das können Sie nachrechnen; auch Herr Columberg wird das nachrechnen können.

Die Vorlage ist zudem äusserst umweltfeindlich. Die Grünen sind nicht mehr im Saal, sie wollen die Wahrheit nicht hören. Was mache ich als Unternehmer? Wenn diese Vorlage kommt, gehe ich mit meinem Wagenpark noch mehr in den europäischen Raum; ich bin schon an drei Standorten. Aber den Inlandverkehr werde ich mit 3,5-Tonnen-Fahrzeu-

gen abwickeln. Mit «3,5-Tönnern» kann ich die ganze Nacht fahren – Doppelbesatzung –, und ich bezahle keine Steuern. Das ist zwar umweltfeindlich, aber es wird meinen Finanzen helfen. Die Fiskalität der EU – nur so nebenbei übrigens – beginnt bei 12 Tonnen, bei uns beginnt sie bei 3,5 Tonnen.

Zu den Regionen: Da habe ich über den Bündner Columberg gestaunt – da habe ich gestaunt! Der muss seinen Davosern, seinen Ilanzern, seinen Bündnern erklären, dass ihre Entsorgungskosten 35 bis 50 Prozent aufschlagen. Der Simon Schenk im Emmental kann ihnen bestätigen, dass das Heizöl für sein Einfamilienhaus pro Ladung rund 50 Franken teuer wird. Walter Frey wird ihnen bestätigen, dass die Transportkosten in seinem Konzern um 2,5 Millionen Franken zunehmen werden. Ich könnte es schon während der chaotischen Verhandlungen in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen nicht begreifen, dass der Freisinn, eine der Wirtschaft manchmal nahestehende Partei, dazu ja sagt und noch solche Anträge formuliert. Von der CVP weiss man es. Deren drei Vertreter machen, was Bodenmann sagt, was Bodenmann gesagt hat. Auch Hochachtung vor Ihnen, Herr Herzog, Sie haben die Leute von der CVP überzeugt; sie stehen absolut in Ihrem Bann.

Jedem Mitglied der Kommission wurde während den Kommissionsverhandlungen aber klar, dass es keine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene gibt. Mit den «40-Tönnern» wird der Verkehr auf der Strasse zunehmen.

Jetzt ist Frau Hollenstein wieder da. Schade, dass sie vorhin nicht zugehört hat. Frau Hollenstein, ich wollte Ihnen einiges sagen.

Den Damen und Herren der FDP-Fraktion möchte ich noch sagen: Sie müssen nicht von 1,5 oder 3 Rappen sprechen. Sie müssen von 80 000 Franken pro Lastwagen sprechen: 4000 Franken heute, 80 000 Franken in Zukunft! Das ist Förderung des Arbeitsplatzes Schweiz! Bravo! Da kann ich nur sagen: bravo!

Die Güter werden auch in Zukunft transportiert, sie werden vermehrt auf der Strasse transportiert. Sie haben es heute in der Hand, eine vernünftige Verkehrspolitik zu machen. Sie haben es heute in der Hand, die Verkehrspolitik jener der EU anzugleichen und die Türen nicht zuzuschlagen. Sie, die heute zu dieser überhöhten Vorlage ja sagen, tragen die Verantwortung, wenn die bilateralen Verträge nicht zustande kommen.

Bezzola Duri (R, GR): Ich möchte Kollege Giezendanner eine Frage stellen. Vorerst eine kurze Vorbemerkung: Herr Giezendanner ist ja bekanntlich ein erfolgreicher Transporteur, auch über die Landesgrenzen hinaus. Er hat selber gesagt, dass er auch ein erfolgreicher Übermittler von Informationen nach Brüssel sei. Ich hatte Gelegenheit, mit einer offiziellen Delegation in Deutschland verschiedene Politiker zu treffen. Wir haben vor allem über die Verkehrspolitik und die bilateralen Verträge gesprochen. Das Hauptproblem in der deutschen Verkehrspolitik ist die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene. Sie sprechen über verschiedene Modelle, über LSVa usw., und warten gespannt, bis wir ein taugliches Konzept haben, um den Güterverkehr aus dem Norden aufzunehmen.

Vor einem Jahr, im April 1996, war Herr Bodenmann in Österreich und hat Informationen weitergeleitet, um die Verhandlungen mit der EU zu beeinflussen. Wir haben damals gesagt, das sei verwerflich. Man hat von einem Landesverräter gesprochen. Herr Giezendanner, sagen Sie mir, worin der Unterschied zwischen Ihren «bilateralen Informationen», die Sie täglich nach Brüssel senden, und der «Aktion Bodenmann» im Jahre 1996 liegt.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Das ist eine ganz einfache Sache. Ich habe überhaupt nichts verraten, auch nicht aus der Kommission; ich habe nämlich die Botschaft genommen. Ich bin von Brüssel eingeladen worden, bin in den Benelux-Staaten gewesen und habe den Leuten die Botschaft vorgetragen. Da ist gar nichts Geheimes aus der Kommission dabei gewesen, diese Informationen haben vorgelegen.

Eine zweite Antwort auf Ihre erste Frage: Deutschland, Herr Bezzola, hat nie über die LSVa gesprochen. Deutschland spricht über die Eurovignette. Sie bringen «Chrut und Rübel» durcheinander. Deutschland spricht über die Eurovignette. Ich habe die EU-Staaten darum gebeten – das war meine Mission, und ich wiederhole diese Bitte auch heute –, dass wir Ihre Eurovignette in der Schweiz übernehmen können. Dann hätten wir nämlich gleiche Wettbewerbsbedingungen wie die europäischen Transportunternehmer. Die Eurovignette müsste vor allem in Ihrem Interesse als Bauunternehmer sein, Herr Bezzola.

Aber ich habe nicht über die Verhandlungen in der Kommission gesprochen, das müssen Sie schon zur Kenntnis nehmen. Ich stehe zu diesem Land, ich werde das auch in Zukunft tun. Aber ich muss doch die gleichen Möglichkeiten wie andere haben. Übrigens, ich war nicht allein in Brüssel. Auch Kollege Dünki war da und hat am gleichen Ort wie ich letzte Woche über die Sicherheitspolitik gesprochen.

Hämmerle Andrea (S, GR): Zunächst möchte ich Herrn Vetterli doch noch eine Antwort geben. Sie haben mich schon bei der Beratung der Landwirtschaftsvorlage gefragt, ob ich auch hier die Verfassungsgrundlage ernst nehme; Sie haben heute wieder von der Verfassungsgrundlage gesprochen. Ich möchte Ihnen etwas sagen: Dieses Gesetz stützt sich nicht auf eine Verfassungsbestimmung, sondern auf vier. Sie müssen alle vier lesen, und Sie müssen diese vier als Kombination nehmen, und Sie müssen schauen, ob diese Vorlage diesen vier Verfassungsgrundlagen insgesamt entspricht oder nicht. Wenn Sie sich diese Mühe nehmen, werden Sie sehen, dass die Vorlage verfassungsrechtlich ausgezeichnet und korrekt abgestützt ist.

Herr Herzog hat es am Anfang gesagt: Es handelt sich hier um ein Schlüsselgesetz von ausserordentlicher finanzpolitischer, europapolitischer und verkehrspolitischer Bedeutung. Warum ist das so? Die LSVa ist gemäss Beschluss des Nationalrates – Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung – das wichtigste Instrument zur Finanzierung der Neat und der übrigen Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs. Ohne LSVa oder mit einer tiefen LSVa können wir diese Grossprojekte weder finanzieren noch bauen.

Die LSVa ist die entscheidende Sockelmassnahme zur Umsetzung des Alpenschutzartikels. Nur mit einer hohen LSVa kann diese geltende Verfassungsbestimmung umgesetzt werden. Dieser Artikel gilt nach wie vor, und er wird noch lange gelten. Wer Hand an diese Verfassungsbestimmung legt – die Leute, die das versuchen wollen, sind zahlreich –, wird vom Volk eine klare Absage erhalten.

Die LSVa ist die einzige Möglichkeit schliesslich, den Produktivitätsgewinn bei der Zulassung von «40-Tönnern» abzuschöpfen. Die «40-Tönnern» werden eher über kurz als über lang in der Schweiz zugelassen werden müssen. Damit bin ich beim entscheidenden europapolitischen Argument, bei der europapolitischen Dimension dieser Vorlage.

Die bilateralen Verhandlungen sind in einer äusserst schwierigen Schlussphase. Die EU macht massiv Druck auf die Schweiz und fordert die Schweiz auf, tiefe Durchfahrtsgebühren zu erheben. Nun haben wir die geradezu groteske Situation, dass die schweizerische Verhandlungsdelegation in Brüssel zu Recht für eine hohe Durchgangsgebühr von über 400 Franken kämpft. In der Schweiz wird von grün bis rechtsnational mit dem Referendum gedroht, falls das Ergebnis dieser Verhandlungen nicht hoch genug ist.

Gleichzeitig gibt es innenpolitisch einen lautstarken Widerstand gegen die Einführung dieser LSVa und erst recht gegen eine wirksame LSVa. Dabei wissen wir genau, dass es ohne eine hohe LSVa nicht möglich ist, eine Durchgangsgebühr auch nur zu erheben.

Eine geradezu spektakulär widersprüchliche Rolle spielt in diesem Umzug tatsächlich die SVP. Einerseits pochen Sie auf die Selbständigkeit der Schweiz. Sie lehnen jeden Kniefall vor der EU ab. Ihr Wortführer aus Meilen-Herrliberg – der heute nicht hier ist, weil das Geschäft offenbar doch nicht so wichtig ist – verkündet öffentlich, er werde das Referendum ergreifen, wenn die Durchfahrtsgebühr weniger als 600 Fran-

ken betrage. Auf der anderen Seite stellt die gleiche SVP im Verbund mit der Lastwagenlobby und der Partei für die Freiheit des Autos einen Antrag auf Rückweisung der Vorlage oder stimmt sogar für Nichtetretren.

So geht das tatsächlich nicht. So geht es nicht! Wir müssen Ihnen ganz klar sagen: Entweder entscheiden Sie sich für eine schweizerische Position mit einer hohen LSVA und setzen sich dafür ein, oder Sie setzen sich für die Lastwagenlobby und die EU-Interessen ein. Beides geht nicht.

Ich bitte alle konstruktiven und verantwortungsbewussten Nationalrätinnen und Nationalräte, auf die Vorlage einzutreten und das klare Signal nach Brüssel zu senden, dass wir eine hohe, eine richtige LSVA erheben möchten.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Hämmerle, Sie verfolgen als Europafreund die bilateralen Verhandlungen und die Angebote der EU an die Schweiz ja genau. Ist Ihnen bekannt, dass sich die EU nie, nie um die Entrichtung einer Alpentransitabgabe foutiert hat? Das muss ja nicht in Form der LSVA sein. Ist Ihnen bekannt, dass die EU sagt: Wir zahlen einfach die Transitierung, wir zahlen aber nicht den Binnenverkehr? Ist Ihnen weiter bekannt, dass ein Transport von Basel nach Lausanne und zurück 434 Franken kostet, dass da die EU aber nicht mitmachen will? Sind Ihnen diese Punkte bekannt? Sonst könnten Sie die SVP ja nicht so attackieren.

Hämmerle Andrea (S, GR): Mir sind diese Sachen bekannt, Herr Giezendanner. Ich möchte Ihnen sagen: In den bilateralen Verhandlungen geht es er der EU um die Transitgebühr für die Fahrt eines «40-Tönners» von Norden nach Süden. Das ist die entscheidende Frage. Wie sich diese Transitgebühr zusammensetzt, ob aus hoher LSVA plus tiefer ATA oder aus tiefer LSVA plus hoher ATA, ist für die EU zweit- oder drittrangig. Aber wir diskutieren heute über die LSVA, und die LSVA ist die entscheidende Massnahme, damit wir diese Gebühr von 400 oder mehr Franken überhaupt erheben können.

Béguelin Michel (S, VD): D'abord une déclaration d'intérêts: je suis vice-président du Syndicat du personnel des transports (SEV).

En même temps que l'initiative des Alpes, avec une cohérence remarquable, le peuple a accepté, le 20 février 1994, l'article constitutionnel introduisant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (art. 36quater): 62 pour cent des votants ont dit oui à cette redevance, y compris les régions périphériques alémaniques. Probablement qu'elles en avaient marre, avec la taxe forfaitaire, de subventionner le trafic poids lourds à longue distance.

Le principe de la taxe poids lourds est admis, il est dans la constitution. Il n'a plus à être discuté. Il s'agit de l'appliquer de façon cohérente, sans jamais perdre de vue ses trois composantes:

1. Le transfert progressif de la route au rail du trafic marchandises à longue distance: il s'agit de débarrasser progressivement le réseau routier, qui n'est pratiquement plus extensible, du trafic marchandises à longue distance pour transférer ce trafic sur le rail où il occasionnera moins de nuisances. Ainsi, les routes seront-elles utilisées au mieux de leur vocation, c'est-à-dire pour le trafic automobile privé et collectif et pour le trafic marchandises de collecte et de distribution fine, le rail, lui, assumant sa vocation de transporteur de masse sur de longues distances. Ces deux éléments constituent la base fondamentale de la complémentarité entre le rail et la route: chacun des deux moyens de transport doit être utilisé en fonction de ses qualités propres, en employant au mieux les infrastructures existantes et celles déjà décidées.

2. La question du passage de 28 à 40 tonnes de la limite de charge des camions: l'élévation de 28 à 40 tonnes est programmée, ce n'est qu'une question de temps. La branche des poids lourds doit bien admettre que le gain de productivité qui sera apporté ainsi sera un avantage considérable pour elle. La preuve: sans mesures d'accompagnement, l'introduction des 40 tonnes signifierait une chute jusqu'à 50 pour cent au moins du trafic marchandises actuel des CFF. L'infrastructure ferroviaire deviendrait alors sous-occupée et,

au contraire, les routes seraient encore plus vite saturées. Pour la collectivité, ce serait la pire des situations. Pour ne pas en arriver là, les CFF estiment à 3 centimes au moins par tonne-kilomètre le montant de la taxe poids lourds à percevoir. Finalement, la fin programmée du tabou des 40 tonnes vaut bien une taxe de 3 centimes par tonne-kilomètre. C'est là une saine compensation en même temps qu'une condition sine qua non du maintien du trafic marchandises intérieur par le rail.

3. La dimension européenne: la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations va dans le sens voulu par l'Union européenne, même si cette volonté ne se concrétise pas au même rythme que la nôtre. Je rappelle que cinq pays ont introduit entre-temps une forme de taxe poids lourds. Dans ce sens-là, le signe que donnera la Suisse à Bruxelles, avec une taxe liée aux 40 tonnes, revêtira une grande importance.

Conclusion: la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations de 3 centimes par tonne-kilomètre est parfaitement supportable par la branche des camionneurs, d'autant plus qu'elle peut être compensée par le passage de 28 à 40 tonnes de la limite de charge des camions. L'argument des camionneurs selon lequel l'économie aurait à souffrir de surcoûts ne tient pas. En effet, ces coûts, les coûts des nuisances du trafic lourd, existent déjà aujourd'hui, mais ils sont pris en charge en partie par la collectivité publique ou par d'autres branches de l'économie. Il est donc parfaitement normal que les poids lourds assument leurs charges plus complètement qu'à l'heure actuelle.

Le groupe socialiste vous invite à entrer en matière et à soutenir toutes les propositions prévoyant une taxe de 3 centimes par tonne-kilomètre au moins.

Friderici Charles (L, VD), porte-parole de la minorité: J'avais demandé à poser ma question avant même que vous ne parliez de la couverture des coûts externes par la collectivité.

Monsieur Béguelin, nous n'avons jamais débattu ni pris une décision dans cette salle sur les coûts externes. Si notre Conseil et le Conseil des Etats décidaient véritablement que les transports devaient être régis selon le principe de la vérité des coûts, cela signifierait que la Confédération devrait remettre à charge des usagers des transports publics environ 3,5 milliards de francs par année. Est-ce que vous pensez que les CFF pourraient survivre à une telle ponction?

Béguelin Michel (S, VD): La vérité des coûts est un outil qui évolue avec les développements de la technologie. Il y a des coûts routiers, et il y a des coûts ferroviaires. On est maintenant dans la phase d'élimination des nuisances. Du côté ferroviaire, le poids des nuisances c'est surtout le bruit. Du côté des camions, les nuisances ce sont les accidents qui sont couverts par la collectivité, les dégâts aux bâtiments, etc.

Les nuisances provoquées par le rail sous forme de bruit: on est en train de s'employer à les diminuer; et nous avons décidé, dans ce Conseil, des mesures de lutte contre le bruit, qui seront réalisées dans un délai de dix ans. Pour ce qui est des poids lourds, il s'agit d'introduire de telles mesures et de les appliquer maintenant, dès l'introduction de la taxe poids lourds liée à la prestation, puisque c'était d'ailleurs sa justification essentielle.

Les deux démarches vont dans le même sens. Maintenant, on s'occupe des nuisances provoquées par les poids lourds. On a déjà commencé à s'occuper de celles provoquées par le rail, on va continuer, cela fait partie d'un processus continu.

Zwygart Otto (U, BE): Die Auseinandersetzung bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe hat wieder einmal gezeigt, dass die Blöcke hart aufeinanderprallen. Ist das die Absicht, oder wollen wir Lösungen suchen?

Die LDU/EVP-Fraktion begrüsst die Umsetzung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und stimmt für Eintreten. Der Verfassungsauftrag besteht. Wir haben vier Artikel in unserer Bundesverfassung – einige davon zwar mit Kann-Formulierungen; aber der Auftrag besteht. Die Frage nach der Verfassungsmässigkeit respektive nach der Ausle-

gung des Abstimmungsbüchleins, die hier gestellt wurde, stellt sich für uns nicht. Wir sind Gesetzgeber, und entscheidend sind nicht die Auslegung des Abstimmungsbüchleins oder die Zitate daraus. Zwar geht der Bundesrat bei der Ausarbeitung immer voran; aber bitte, wir können hier bestimmen, wie die Verfassung im Gesetz umgesetzt wird.

Darum lehnen wir den «Täupeli-Antrag» der Fraktion der Freiheits-Partei ab. Er wird übrigens durch die SVP-Fraktion unterstützt, die «hinterherhupt». An sich könnte man an dieser fundamentalistischen Opposition seine helle Freude haben. Wenn es nämlich so bleibt, wie es jetzt ist, heisst das nichts anderes, als dass unsere Grenzen zu bleiben. Der Schwerverkehr kann sich dann einen anderen Weg als den durch die Schweiz suchen.

Es geht aber letztlich nicht um ein Auspielen der Strasse gegen die Schiene respektive der Schiene gegen die Strasse, denn beide sind aufeinander angewiesen. Wenn es nicht bei einem sinnvollen Nebeneinander bleibt, sind am Schluss alle die Geprallten. Die Strasse brauchen wir für die Feinverteilung, die Schiene ist besonders geeignet für schwere Transporte über lange Strecken.

Herr Steinemann, Sie sprechen davon, dass die ganze Zeche bezahlt werden müsse. Einverstanden, aber die ganze Zeche beinhaltet nicht nur die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, sondern ebenso die externen Kosten. Auch wenn diese, Herr Friderici, nicht summenmässig festgelegt werden können: Sie bestehen, und wir lasten sie besonders auch unserer Jugend an. Denn es hat sich in den letzten Tagen auch bei uns wieder gezeigt, dass wir mit der Luftbelastung Probleme haben. Neben den gedeckten Kosten gibt es eben im Verkehr – auch schienenenseits – ungedeckte Kosten. Die Studie vom Dienst für Gesamtverkehrsfragen, die von Planungsbüros in Basel, Zürich und Wien ausgearbeitet wurde, hat für den Gotthardkorridor Basel–Chiasso ungedeckte Kosten von jährlich gut 850 Millionen Franken ausgewiesen. Klar sind da Schätzungen dabei. Aber es sind doch auch Annäherungen an gewisse Werte. Von diesen gut 850 Millionen Franken werden 60 Prozent durch die Strasse und 40 Prozent durch die Eisenbahn verursacht. Im alpenquerenden Verkehr sind es aber nicht nur Personen, sondern es sind auch Güter, die ungedeckte Kosten verursachen, und um diese geht es heute vor allem.

Bei den Umweltkosten schlagen bei der Bahn vor allem die Lärmkosten, bei der Strasse die Luftverschmutzung zu Buche. Wenn wir das im einzelnen anschauen, ist es interessant festzustellen, dass bei der Bahn diese Form der Belastung wegfällt und abgeschrieben werden kann, wenn einmal Lärmsanierungen gemacht sind. Hingegen ist dies bei der Luftverschmutzung anders: Jeder gefahrene Kilometer, auch von abgasarmen Autos, belastet unsere Luft. Im übrigen weiss man bis heute nicht, was für Mehrkosten die Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 40 Tonnen im Bereich der Strasse selber effektiv verursacht. Die 28-Tonnen-Limite ist nach wie vor ein Pfand gegenüber der EU, das trotz vieler Löcher nicht einfach preisgegeben werden darf.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe darf im Hinblick auf die Verhandlungen mit der EU – und wir stehen ja mittendrin – nicht für falsche Signale benutzt werden. Was der Ständerat mit seinen tief angesetzten Ansätzen gemacht hat, ist deshalb höchst gefährlich und könnte sich als typisches schweizerisches Eigengoal erweisen. Unsere Verhandlungsposition wurde in Brüssel nicht gestärkt, und die Bahnen – die EU hat ein Herz für die Bahnen – sind dadurch etwas auf die schiefe Bahn geraten.

Die LSWA wäre an sich eine überschaubare Angelegenheit. Aufgrund der Politik, die wir hier machen, scheint es nun aber, dass wir uns für die Quadratur des Zirkels entschieden haben. Das ist falsch. Die LSWA ist notwendig; es wurden hier viele Gründe dafür aufgeführt, und es wurde auch dagegen gesprochen. Aber wir brauchen sie vor allem auch für die Neat respektive für die Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs. Hier besteht auch ein Volksauftrag. Wir vom Parlament können zwar kniefen und Rückweisungs- oder Nichteintretensanträge stellen, aber wir brauchen auch im Hinblick auf die Sanierung der Bundesfinanzen – wir haben

letzte Woche darüber gesprochen – hier in diesem Bereich Resultate.

Die LdU/EVP-Fraktion lehnt deshalb die Rückweisungs- und Nichteintretensanträge ab und stimmt für Eintreten.

Zum Schluss noch ein Wort zur Höhe der Abgabe: Eigentlich wäre ja der bundesrätliche Vorschlag ohne Zahlen der richtige. Aber wir wollen nun die Höhe festlegen. Die Höhe, das ist die Ansicht unserer Fraktion, ist einerseits auch von der 28-, 40- bzw. 44-Tonnen-Limite abhängig, aber andererseits auch von den Kosten, die unsere Strassen, unsere Eisenbahnen und der öffentlichen Verkehr ganz allgemein verursachen. Darauf gilt es zu achten, und deswegen ist eine zu niedrige Obergrenze abzulehnen.

Scherrer Jürg (F, BE): Herr Zwygart, können Sie mir die Verfassungsbestimmung nennen, in der die Erhebung externer Kosten festgelegt ist? Ferner: Sind Sie auch der Meinung, dass selbst die Bahn ihre Kosten decken muss – nur schon mal die eigenen –, dass sie also keine Defizite mehr erwirtschaften darf? Und: Ist Ihnen bekannt, dass morgen kein Zug mehr fahren würde, wenn die Bahn nur schon ihre eigenen Kosten decken müsste?

Zwygart Otto (U, BE): Herr Scherrer, ich danke für die Fragen. Auch wenn keine Verfassungsbestimmung in bezug auf die externen Kosten besteht, geben Sie selber mit Ihrer Frage zu, dass diese existieren. Mit anderen Worten: Wenn wir uns jetzt nicht auf die Suche nach einer Lösung begeben, dann haben wir später viel mehr Probleme. Abgesehen davon habe ich in meinem Votum gesagt, dass es hier nicht um ein Auspielen «Schiene gegen Strasse» geht. Wenn morgen kein Zug mehr fährt, Herr Scherrer, dann fährt zu bestimmten Stunden auch kein Lastwagen mehr auf unseren Strassen.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: Au cours de ce débat, quelques questions ont été soulevées auxquelles je voudrais encore répondre. Plusieurs intervenants ont parlé des problèmes de constitutionnalité de ce projet de loi, de la campagne et des prévisions qui avaient été faites en 1994, quand on a voté l'article constitutionnel dans ce domaine. Il faut en tout cas rappeler, à propos de la constitutionnalité, que quatre bases constitutionnelles ont été citées, dont l'une, c'est vrai, n'est pas encore définitivement décidée ni par le Parlement ni par le peuple. Le peuple, en tout cas, aura l'occasion de se prononcer sur cette base constitutionnelle, ce qui remettra l'église au milieu du village.

Il faut aussi rappeler que la situation en 1993/94, lors du vote sur cet article constitutionnel qui constitue une des bases pour les coûts externes, était différente. Il n'y avait pas à l'horizon de probabilité d'une modification – en tout cas rapide – de la limite de charge des poids lourds, donc de supprimer la limite des 28 tonnes. Or, à la suite de la reprise des négociations bilatérales, il s'est avéré que dans le domaine des transports terrestres, on n'a pas pu éviter de faire cette concession de passer de 28 à 40 tonnes. Le Conseil fédéral a réagi rapidement dans ce domaine et, évidemment, il a dû modifier aussi sa stratégie. Normalement, on le critique parce qu'il réagit trop lentement, mais cette fois-ci, en tout cas, il a réagi rapidement, et on ne peut pas ne pas considérer cette modification comme essentielle pour la politique des transports suisse.

D'autre part, la méthode, dont nous abordons les différents éléments dans cette politique des transports, peut évidemment ne pas satisfaire. Il faut cependant admettre que, d'un côté, la politique des transports est un domaine très complexe, et que, de l'autre côté, on a manqué, dans le passé, l'occasion de décider d'une vision plus globale dans ce domaine. Ainsi, il n'y a pas d'autre possibilité aujourd'hui que de s'attaquer un par un aux éléments de cette politique des transports. A nous, au Parlement en particulier, et au Conseil fédéral d'essayer de maintenir une cohérence et une coordination dans cet exercice législatif.

Des remarques très critiques ont été faites à propos des conséquences économiques de cette taxe, en particulier du fait

qu'on réclame une compensation de l'augmentation de productivité dans ce domaine.

J'admets volontiers que parler de compenser l'augmentation de productivité de l'économie, c'est en général détestable. Mais je reviens de nouveau aux négociations bilatérales qui ont été ici encore considérées par plusieurs, même par le spectre entier de la politique nationale, comme des objectifs absolument essentiels de la politique extérieure suisse. Dans ces négociations bilatérales, il est évident qu'il faut accepter le passage des 28 aux 40 tonnes. Il est aussi évident que, si l'on n'entreprend rien, ce passage provoquera une avalanche de trafic des poids lourds sur notre pays, celui-là même que nous éjectons, aujourd'hui, vers les pays voisins, l'Autriche et la France, avec nos limites de 28 tonnes et d'autres limitations encore. Il est évident que le peuple a déjà dit non et dira encore plus fortement non à une évolution de ce genre-là. Que reste-t-il donc à faire? Rien d'autre que d'essayer en tout cas de provoquer un transfert ultérieur du trafic des poids lourds de la route vers le rail. Comment le faire? Il y a un instrument économique – c'est une des premières fois que nous l'appliquons –, comme une taxe proportionnelle aux prestations, qui essaie de pousser ce trafic vers les chemins de fer et, d'autre part, on essaie d'améliorer l'offre ferroviaire en améliorant en particulier l'infrastructure et même l'organisation ferroviaire. Je n'ai entendu aucune autre proposition constructive et valable, ni dans les débats en commission, ni aujourd'hui, pour nous dire comment résoudre ce système d'équations difficiles que posent les différents buts à propos de politique extérieure et de politique des transports.

C'est la raison pour laquelle il n'y a pas de raison de modifier les convictions qui ont été exprimées au sein de la commission.

On a beaucoup parlé de négociations bilatérales et des propos de l'Union européenne. Je laisserai volontiers la tâche au conseiller fédéral d'en parler lui-même, car il a des contacts, je l'espère, au moins aussi bons que ceux de M. Giezendanner, avec ses collègues, les ministres des transports de l'Union européenne.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: Herr Friderici und Herr Scherrer mit ihren beiden Anträgen auf Nichteintreten bzw. Rückweisung sind gewissermassen berufsmässig gegen die LSVA. Sie sind nicht gegen die Art und Weise der Ausgestaltung dieser Vorlage, sie sind prinzipiell gegen die LSVA. Diese Diskussion haben wir aber schon vor der Abstimmung über den Verfassungsartikel 36quater geführt. Ich möchte jetzt diese Diskussion nicht mehr wiederholen, aber zwei Bemerkungen machen, weil von den Gegnern dieser Vorlage teilweise betont worden ist, diese Vorlage widerspreche der Verfassung.

In Artikel 36quater Absatz 1 wird bestimmt, dass bei der Erhebung der LSVA die externen Kosten berücksichtigt werden, und in welcher Art und Weise dies geschehen soll. Jene, die gegen die LSVA sind, sind selbstverständlich auch gegen die Verrechnung der externen Kosten. Wir hatten diverse ideologische Auseinandersetzungen darüber. Ich lasse diese Geschichte einmal weg.

Aber eine wichtige Abstimmung haben wir hier im Rat im Sommer gehabt, nämlich jene über Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung betreffend die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FöV), der Grossprojekte. Dort haben wir klar beschlossen – Sie waren zwar dagegen –, dass die LSVA über eine bestimmte Zeit hinaus für Grossprojekte verwendet wird. Das ist verfassungsgemäss, verfassungsgetreu. Man kann gegen die Mehrheit sein, aber nicht gegen die Verfassung. Wir haben diese Diskussion x-mal geführt, ich möchte hier nicht länger werden. Nur vier Punkte:

1. Herr Friderici hat es ein paarmal in der Kommission gebracht, Herr Hasler hat einen ähnlichen Antrag gestellt, Herr Vetterli hat auf das Stichwort hingewiesen: «coordination avec l'Europe». Herr Vetterli hat gesagt, gemäss Abstimmungsbüchlein dürften wir die LSVA nur in Koordination mit Europa einführen. Entscheidend sind zwei Dinge:

– Wir müssen die Bemessungsgrundlage mit der EU koordinieren. Diese Bemessungsgrundlage wird koordiniert, und wir werden in den bilateralen Verhandlungen mit der EU selbstverständlich die Höhe der Transitabgaben fixieren.

– «Coordination avec l'Europe», da können Sie nicht nur die Strassenfiskalität nehmen, sondern Sie müssen sich überlegen, dass in der EU für die Treibstoffzölle keine Zweckbindung existiert. Da müssten Sie kommen – das wäre politisch relativ schwierig – und sagen: Okay, wir lösen die Zweckbindung für die Treibstoffzölle auf und verwenden die Treibstoffzölle anders. Also: «Coordination avec l'Europe» nicht nur in einer kleinen Fiskalitätsfrage, sondern selbstverständlich in allen Fragen.

2. Herr Scherrer Jürg ist gegen die Abschöpfung der aus der Zulassung der 40-Tonnen-Lastwagen resultierenden Produktivitätssteigerung. Er sagt, das sei volkswirtschaftlich unmöglich. Ich muss ihn daran erinnern, dass wir hier politisch entscheiden, und zwar aufgrund von zwei Dingen:

– Wir haben im Parlament und im Volk entschieden, dass wir eine Umlagerung wollen. Umlagerung, das heisst: Umlagerung von der Strasse auf die Schiene und zumindest keine Verschlechterung der Situation der Bahn. Das heisst, wenn die 40-Tonnen-Lastwagen kommen, dürfen wir die Situation der Bahn nicht verschlechtern; deswegen brauchen wir die Fiskalität als Ausgleich.

– Bilaterales Abkommen heisst: Zulassung der «40-Töner». Ich glaube, da sind wir uns – bis auf Herrn Vetterli – einig. Ohne Zulassung der «40-Töner» gibt es kein bilaterales Abkommen. Hingegen: Ohne Kompensation dieser Nachteile für die Bahn gibt es unmögliche und unzulässige Verhältnisse. Nochmals: Es gibt auch den politischen Entscheid zur Zweckbindung der Treibstoffzölle. Wir haben das so bestimmt. Es muss ja nicht so sein. Man kann sagen, das sei volkswirtschaftlich ein Blödsinn – so, wie es Herr Scherrer für die Produktivitätsabschöpfung sagt. Herr Bundesrat Ritschard hat früher einmal gesagt, man verwerde die Zückerabgaben auch nicht zur Bekämpfung von Karies, und das ist ja richtig. Aber wir haben das mit der Zweckbindung politisch so entschieden, und jetzt haben wir uns auch politisch als Ausgleich für die «40-Töner» für diese Abgabe entschieden.

3. Herr Steinemann und auch andere haben von der Verteuerung gesprochen. Wir kommen bei Artikel 8 noch darauf zurück. Es werden hier unglaubliche Zahlen herumgeboten. Wir müssen davon ausgehen – aufgrund der Zahlen der Astag und jener Studien, die hier genannt wurden –, dass die Zahlen einigermaßen ausgeglichen werden. Ich bitte Sie, sich nicht auf Phantasiezahlen zu berufen, sondern auf jene, von denen auch die Kommission ausgegangen ist. Nur eine Zahl: Ausgangspunkt für die «40-Töner» sind 3 Rappen. Klar, alle Studien haben es belegt: Im Binnenverkehr gibt es eine Produktionsverteuerung von 5 Prozent. Es sind aber nicht derartige Horrorzahlen und grauenvolle Zahlen, wie Sie sie da erwähnen.

4. Zu Herrn Giezendanner und den Verhandlungen mit der EU: Er sagt, die EU sei nicht bereit, 434 Franken für eine Durchfahrt zu bezahlen. Sie wissen genauso gut wie wir alle, dass die bilateralen Verhandlungen einen negoziablen Prozess darstellen. Mit anderen Worten: Wir sind mit 600 Franken und die EU mit 120 Franken eingestiegen. Sie können nicht hier im Schweizer Parlament verlangen, dass wir unter jenen Betrag gehen, den die EU überhaupt zu bezahlen denkt – weil Sie die LSVA nicht wollen. Das geht politisch nicht. Das haben verschiedene Befürworter dieser Vorlage gesagt. Der Bundesrat muss jenen Spielraum haben, der es auch Ihrem Herrn Blocher ermöglicht, nicht bei einem Betrag unter 600 Franken das Referendum ergreifen zu müssen. Diesen Ausgangspunkt hat Herr Hämmerle meiner Meinung nach klar dargelegt.

Zum Schluss noch folgendes: Wer gegen diese Vorlage, also gegen die LSVA, antritt, will erstens die Zulassung der «40-Töner» ohne flankierende Massnahmen, und das heisst eine Überschwemmung des Mittellandes mit Lastwagen – was wir nicht wollen – und eine absolute und massive Verschlechterung der Marktsituation der SBB.

Wer hier gegen die LSVA antritt, will zweitens die Neat nicht bauen, was das Parlament aber beschlossen hat. Sie können dagegen sein; das ist Ihr gutes Recht. Aber das Parlament hat mehrheitlich die Neat und auch deren Finanzierung beschlossen. Jene, die das nicht wollen, wollen auch keine bilateralen Verhandlungen abschliessen. Ich bitte Sie, den Rückweisungs- und den Nichteintretensantrag abzulehnen.

Scherrer Jürg (F, BE): Ich möchte schon korrigieren: Ich habe mich nicht gegen den Grundsatz der LSVA ausgesprochen. Ich habe darauf hingewiesen, dass zwar eine verfassungsmässige Grundlage vorliege, dass sich das Volk aber nicht über die Art der Ausgestaltung und deren Höhe geäussert hat. Ich habe gesagt, die jetzige Vorlage sei verfassungswidrig; ich wiederhole das. Darum will ich nicht darauf eintreten. Der Bundesrat soll diese Fehlkonstruktion durch eine verbesserte Vorlage ersetzen können.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Tatsächlich ist das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ein Herzstück unserer schweizerischen Verkehrspolitik. Sie verfolgt mehrere Ziele gleichzeitig: Zunächst die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, dann die Finanzierung unserer grossen Infrastrukturvorhaben, und sie bildet eine Voraussetzung für die bilateralen Verhandlungen.

Zunächst zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene: Dabei handelt es sich um klare Aufträge der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die wir wahrnehmen müssen. Dieser Grundsatz wurde in der Abstimmung über «Bahn 2000», in der Abstimmung über den Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale, bei der Annahme der Alpenschutz-Initiative und schliesslich mit der Annahme von Artikel 36quater der Bundesverfassung, der Grundlage für diese leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, zum Ausdruck gebracht. Mit diesem Artikel besteht denn auch die verfassungsmässige Grundlage für die Vorlage, die Sie beraten. Es kann keine Rede davon sein, dass die verfassungsmässige Grundlage nicht gegeben wäre.

Ziel all dieser Abstimmungen war eine umweltgerechte Verkehrspolitik, der Schutz von Umwelt und Luft, und es gibt noch ein anderes Ziel, nämlich die Freihaltung der Nationalstrassen für den Personenwagenverkehr. Das war auch ein Motiv dafür, dass die verfassungsmässige Grundlage für die LSVA so deutlich angenommen wurde.

Die Verfassungsgrundlage sieht vor, dass die externen Kosten des Güterverkehrs, des Schwerverkehrs, ihm selbst angelastet werden. Hingegen gibt es keine verfassungsmässige Grundlage, die dasselbe beim Personenverkehr vorsehen möchte. Das hat die parlamentarische Initiative Bundi zum Ziel. Ich wundere mich doch sehr, dass Herr Vetterli gesagt hat, das EVED verzögere die Umsetzung der Initiative Bundi. Aber Ihr Wort in mein Ohr! Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie, die Sie die LSVA bekämpfen, offenbar der Meinung sind, die Initiative Bundi solle vorangetrieben werden, es sollten also auch dem Personenverkehr die externen Kosten überwältigt werden.

Die LSVA ist deswegen ein marktwirtschaftliches Instrument, weil sie eine sachliche und innere Begründung hat. Sie ist ein von der Europäischen Union anerkanntes marktwirtschaftliches Instrument. Etwas schwieriger ist das bei der Alpentransitabgabe, die jetzt nicht zur Diskussion steht.

Nun hat das Parlament eine Umwidmung vorgenommen. Sie haben entschieden, dass bis zu zwei Drittel der Einnahmen aus der LSVA für die Finanzierung der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs genutzt werden. Auch hier ist der gewaltige Vorwurf an den Bundesrat – aus dem Munde von Herrn Vetterli – ungerechtfertigt. Sie selbst haben diese Umwidmung vorgenommen. Daran ist auch gar nichts Schlechtes: Es gehört zur Verkehrspolitik, dass diese Einnahmen für die Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs genutzt werden können. Die externen Kosten entstehen ja ohnehin, und bis jetzt kommen die Steuerzahler für diese Kosten auf.

Etwas anderes wäre es, wenn die Belastung doppelt wäre, wenn die externen Kosten doppelt auferlegt würden, sowohl für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs als auch für die verursachten externen Kosten. Aber das ist ja nicht der Fall.

Schliesslich möchte ich Sie daran erinnern, dass diese Vorlage eine Voraussetzung für die Erreichung eines bilateralen Abkommens ist. Es ist ganz einfach: Ohne «40-Töner» gibt es kein bilaterales Abkommen. Ohne LSVA werden wir die «40-Töner» nicht akzeptieren können. Es ist so einfach! Es wird mir ja jetzt immer wieder gesagt: Hart bleiben gegenüber der Europäischen Union! Ich frage Sie: Wie soll ich hart bleiben, wenn Sie uns die Instrumente für die Finanzierung nicht geben? Die LSVA ist das Hauptinstrument, und ich ersuche Sie, uns heute dieses Instrument in die Hand zu geben, damit wir gegenüber der Europäischen Union hart bleiben können. Wenn heute beschlossen werden sollte, die Vorlage zurückzuweisen, wenn also in Brüssel die Idee aufkommen sollte, Sie seien ja eigentlich gar nicht daran interessiert, der Exekutive ein solches Instrument in die Hand zu geben, dann allerdings kann der Bundesrat in keiner Art und Weise hart bleiben. Er wird nichts in der Hand haben, ausser der pauschalen Schwerverkehrsabgabe von 25 Franken, die allenfalls noch verdoppelt werden könnte.

Die bilateralen Verhandlungen sind zu einem Gesellschaftsspiel geworden, zu einem Jekamli. Alle machen mit. Früher ging ein selbsternannter Unterhändler aus Brig wenigstens nur zu einem Nachbarland und zu seiner Partei. Heute geht das schon sehr viel weiter. Heute geht ein Unterhändler aus Rothrist im Namen der Schweizerischen Eidgenossenschaft gleich nach Brüssel und verhandelt dort. Ja, Herr Giezendanner, Sie haben mir vorhin stolz einen Brief gezeigt, den Sie selbst unterzeichnet haben. Obwohl Sie das sehr lustig dargestellt haben und auch meine Mundwinkel bei Ihrem Votum zuweilen in die Höhe geschneit sind, muss ich trotzdem sagen: Sie erleichtern damit die bilateralen Verhandlungen nicht, die der Bundesrat führt. Ich wage es doch zu sagen: Es sind vielleicht doch eher partikuläre Interessen, die da vertreten werden, und nicht die Interessen der gesamten schweizerischen Verkehrspolitik.

Viele hier im Saal, die sich in der Kommission für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingesetzt haben, tun dies nicht mit absoluter Begeisterung, sondern in der Erkenntnis, dass es notwendig ist, um zu einem Abkommen mit der Europäischen Union zu gelangen. Das nenne ich, schweizerische Verkehrspolitik verantwortungsvoll wahrnehmen, indem auch selbst ein Kompromiss zugunsten dieser gesamten Verkehrspolitik eingegangen wird.

Ich möchte, was die Höhe der Summe angeht, allen Unterhändlern, die da unterwegs sind, ans Herz legen, dass die Maximalgrenze von 3 Rappen für eine Transitfahrt mit einem «40-Töner» 360 Franken bedeutet. Das ist von seiten der EU nicht bestritten. Etwas anderes ist die Alpentransitabgabe, davon sprechen wir jetzt aber nicht. 3 Rappen gleich 360 Franken: Der Ton jener, die hier sagten, das sei viel zu hoch, war also unangemessen.

Ein Letztes: Wir schlagen Ihnen ein Rahmengesetz vor; der Bundesrat kann innerhalb des Rahmens, den Sie nachher in der Detailberatung beschliessen werden, justieren, um sich tatsächlich mit der Europäischen Union und mit den Nachbarländern zu finden.

Ich ersuche Sie, Ihrer Kommission und dem Bundesrat zu folgen und auf die Vorlage einzutreten.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Herr Bundesrat, ich möchte Ihnen eine Frage stellen, damit wir einen etwas besseren Überblick über die ganze Problematik bekommen:

Die EU hat letztthin klar bekanntgegeben, dass sie sich eine Durchfahrt nicht mehr als 400 Franken kosten lassen würde, dass sie alles andere ablehnen würde. Andernfalls würde es kein bilaterales Abkommen geben. Die Bahnen sind indessen nicht in der Lage, für diesen Betrag einen Huckepacktransport auszuführen. Er kostet nahezu 600 Franken. Nach Adam Riese bedeutet dies, dass irgend jemand, wenn man diese Verlagerung tatsächlich haben will, ein Defizit decken muss.

Haben Sie sich schon Vorstellungen darüber gemacht, wer dieses Defizit dann dereinst decken wird?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich habe keine offizielle Nachricht von seiten der Europäischen Union, der Bundesrat müsse unter eine Grenze von 400 Franken gehen. Ich habe wohl so etwas in der Zeitung gelesen, aber das ist für mich keine offizielle Mitteilung. Der Bundesrat wird bei der Formulierung seiner Offerte den Maximen schweizerischer Verkehrspolitik folgen. Das heisst: Es muss erreicht werden, dass von der Strasse auf die Schiene umgestiegen werden kann.

Dieses Ziel wird einerseits über die Fiskalität erreicht – über einen Teil davon diskutieren Sie jetzt –, andererseits allenfalls mittels Subventionierungen. Wie hoch diese sein werden, hängt davon ab, wie hoch die Finanzierung ist. Das sind zwei kommunizierende Röhren. Der Bundesrat wird seine Offerte nach diesen Maximen definieren.

Im übrigen werden die Verhandlungen mit der Europäischen Union nicht öffentlich geführt – das betrifft auch die diesbezüglichen Zahlen –, weil sonst eine ernsthafte Verhandlung überhaupt nicht mehr möglich wäre.

Gusset Wilfried (F, TG): Herr Bundesrat, nachdem meine Frage nach der Übernahme der Kosten von Frau Hollenstein mit einer «Nebelgranate» beantwortet wurde, stelle ich Ihnen die gleiche Frage: Trifft es zu, dass die Mehrkosten, die diese LSWA verursacht, von denjenigen getragen werden, die transportieren lassen, also von den Konsumenten und schliesslich von uns allen?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es wurde ausgerechnet, was die Einführung der LSWA für die Konsumentinnen und Konsumenten am Schluss bedeutet. Die Erhöhung der Preise beträgt 0,01 oder 0,02 Prozent, aber nicht 0,08 Prozent. Es ergibt sich also praktisch keine Verteuerung für die Konsumentinnen und Konsumenten; dies ist unter anderem auch deswegen so, weil durch die spätere Akzeptanz von 40-Tonnen-Lastwagen ein Produktivitätsfortschritt erfolgt, der gleichzeitig wieder für einen Ausgleich dieser Rechnung sorgt.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich danke Ihnen, Herr Bundesrat, für die Ehre, die Sie mir gegeben haben, dass ich im Namen der Eidgenossenschaft verhandelt hätte; das stimmt nicht! Hier ist der Brief, ich habe ihn Ihnen gezeigt. Ich habe als Nationalrat und Unternehmer, der in drei europäischen Ländern tätig ist, mit einem Kommissionsmitglied und zwei Ministern verhandelt, aber nie im Namen der Eidgenossenschaft. Ich habe auch als Ulrich Giezendanner, Nationalrat SVP, unterschrieben.

Übrigens darf ich Ihnen noch etwas zur Zwischenfrage von Herrn Gusset sagen: Es kostet jeden Schweizer Haushalt 500 Franken, das schleckt keine Geiss weg!

Erste, namentliche Abstimmung

Premier vote, nominatif

(Ref.: 1213)

Für den Antrag der Mehrheit (Eintreten) stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité (entrer en matière):
Aeppli, Aguet, Alder, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlín, Béguélin, Berberat, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bosshard, Brunner Toni, Bühmann, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, Couchepin, David, de Dardel, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Ducrot, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrlé, Engelberger, Engler, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Hägglingen, Föhn, Freund, Frey Claude, Fritschí, Gadiant, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Häring Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Hegetschweiler, Heim, Herczog, Hess Peter, Hochreutener, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Keller, Kühne, Langenberger, Lauper, Leemann, Leu, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Lötscher, Maître, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Ostermann, Pellí, Philipona, Pini, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Semadeni, Spielmann, Steffen, Steinegger, Strahm, Stump, Suter, Thanei, Theiler, Thür,

Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Keller, Kühne, Kunz, Langenberger, Lauper, Leemann, Leu, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Lötscher, Maître, Marti Werner, Maurer, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Oehrlí, Ostermann, Pellí, Philipona, Pini, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Seiler Hanspeter, Semadeni, Spielmann, Steffen, Steinegger, Steiner, Strahm, Stump, Suter, Thanei, Theiler, Thür, Tschäppät, Tschopp, Tschuppert, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zapfl, Zbinden, Ziegler, Zwygart (158)

Für den Antrag Scherrer Jürg (Nichteintreten) stimmen:

Votent pour la proposition Scherrer Jürg (ne pas entrer en matière):

Aregger, Baumann Alexander, Binder, Borer, Bortoluzzi, Dreher, Eggly, Fehr Hans, Frey Walter, Friderici, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Gusset, Hasler Ernst, Kofmel, Maspoli, Moser, Sandoz Suzette, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlüer, Speck, Stamm Luzi, Steinemann, Stucky, Vetterli (26)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Fischer-Seengen, Leuba

(2)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Blocher, Bühler, Comby, Hess Otto, Lachat, Ledergerber, Meyer Theo, Nebiker, Pidoux, Rychen, Schmied Walter, Simon, Teuscher

(13)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith

(1)

Zweite, namentliche Abstimmung

Deuxième vote, nominatif

(Ref.: 1214)

Für den Antrag der Minderheit (Rückweisung) stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité (renvol):

Aregger, Baumann Alexander, Binder, Borer, Bortoluzzi, Brunner Toni, Dettling, Dreher, Eggly, Fehr Hans, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Walter, Friderici, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Gusset, Hasler Ernst, Kofmel, Kunz, Leuba, Maspoli, Maurer, Moser, Oehrlí, Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlüer, Schmid Samuel, Speck, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner, Stucky, Tschuppert, Vetterli, Weyeneth (41)

Dagegen stimmen – Rejetent la proposition:

Aeppli, Aguet, Alder, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlín, Béguélin, Berberat, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bosshard, Bühmann, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, Couchepin, David, de Dardel, Deiss, Diener, Ducrot, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrlé, Engelberger, Engler, Epiney, Fankhauser, Fasel, Fässler, Filliez, Frey Claude, Fritschí, Gadiant, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Häring Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Hegetschweiler, Heim, Herczog, Hess Peter, Hochreutener, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Keller, Kühne, Langenberger, Lauper, Leemann, Leu, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Lötscher, Maître, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Ostermann, Pellí, Philipona, Pini, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Semadeni, Spielmann, Steffen, Steinegger, Strahm, Stump, Suter, Thanei, Theiler, Thür,

Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Weigelt, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zapfl, Zbinden, Ziegler, Zwyrig (14)

Der Stimme enthalten sich – S'abstienent:
Eymann, Fehr Lisbeth, Sellaer Hanspeter (3)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:
Blocher, Bühler, Comby, Dormann, Hess Otto, Lachat, Ledergerber, Meyer Theo, Nebiker, Pidoux, Rychen, Schmied Walter, Simon, Teuscher (14)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Stamm Judith (1)

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Detaillberatung – Examen de détail

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Binder, Bezzola, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Vetterli)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Binder, Bezzola, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Vetterli)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Binder Max (V, ZH), Sprecher der Minderheit: Die Minderheit beantragt Ihnen, bei Artikel 1 Absatz 2 den Buchstaben c zu streichen und damit dem Ständerat zu folgen.

Die Ziele einer LSVa sind in Artikel 36quater der Bundesverfassung formuliert. Wenn ich diesen Artikel aufmerksam und seriös lese – und ich habe das mehrere Male getan –, kann ich auch mit noch so gutem Willen nichts finden, das darauf hindeuten würde, dass man «die Auswirkungen einer allfälligen Erhöhung des gesetzlich höchstzulässigen Gesamtgewichtes beim Schwerverkehr» kompensieren würde. Die Bestimmung in Buchstabe c hat also mit der Zielsetzung der Bundesverfassung nichts zu tun, dies weder im tatsächlichen noch im rechtlichen Sinn.

Es mutet auch einigermassen komisch – wenn nicht grotesk – an, wenn man die SBB von Milliarden entschuldigt,

den Strassenverkehr aber gleichzeitig völlig wirtschaftsfremd überbelastet. Ich frage mich, ob man dereinst allenfalls den Produktivitätsgewinn bei den SBB auch abschöpfen möchte.

Diese Kompensation kann auch nicht auf den neuen Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung abgestützt werden. Dort wurde die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs geregelt und nichts anderes. Damit ist diese Kompensation durch nichts – weder durch die Zielsetzung der LSVa noch durch die Bundesverfassung – gerechtfertigt. Sie bleibt damit ein absoluter Nebeneffekt in diesem Gesetz. Offenbar liest sich die Verfassung aber nicht durch alle gleich.

Die Minderheit ist der Meinung, es gehe nicht an, dass wir Produktivitätsfortschritte – auch wenn diese jetzt vielleicht auf gesetzlicher Basis erfolgen – mit solchen Massnahmen beschneiden. Wir können es uns nicht leisten, unseren Wirtschaftsstandort mit immer neuen Auflagen zu belasten, vor allem nicht in der heutigen Zeit und in einer so wirtschaftsfremden Art und Weise.

Ich bitte Sie, hier dem Ständerat und der Minderheit zu folgen und den Buchstaben c von Absatz 2 zu streichen.

Burgener Thomas (S, VS): Bei Artikel 1 der Vorlage, also beim Zweckartikel, beantragt die Minderheit Binder, Litera c von Absatz 2 zu streichen.

Die SP-Fraktion lädt Sie ein, den Minderheitsantrag Binder abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Die in diesem Zweckartikel von der SVP-Fraktion bestrittene Bestimmung sieht vor, dass die LSVa einen Beitrag dazu leisten soll, die Auswirkungen einer allfälligen Erhöhung des gesetzlich höchstzulässigen Gesamtgewichtes beim Schwerverkehr zu kompensieren. Die 28-Tonnen-Limite wird – vermutlich im Rahmen der bilateralen Verhandlungen – früher oder später fallen. Die Einführung der LSVa soll auch dazu dienen, den durch die Erhöhung der Gewichtslimite erfolgten Produktivitätsfortschritt abzuschöpfen. Das ist deshalb nötig, weil die Schweizer Transitstrassen bei einer Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen ohne gleichzeitige Einführung der LSVa einen regelrechten Infarkt erleiden würden.

Die im Juli 1997 veröffentlichte Studie des Büros «Ecoplan» lässt diesbezüglich an Klarheit nichts zu wünschen übrig. Bei einer Aufhebung der 28-Tonnen-Limite ohne gleichzeitige Einführung der LSVa müssten wir eine massive Veränderung des Modal split zugunsten der Strasse in Kauf nehmen. Eine Transifahrt durch die Schweiz kommt ohne 28-Tonnen-Limite rund 300 Franken billiger zu stehen als eine vergleichbare Transifahrt durch Frankreich oder Österreich. Damit wird klar, dass die Schweizer Strassen mit Lastwagen hoffnungslos überschwemmt würden. Das wollen wir nicht, und das will auch das Schweizer Volk nicht, wie das Resultat der Abstimmung über die Alpen-Initiative gezeigt hat.

Die LSVa allein aber wird nicht ausreichen, um den Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen; dazu braucht es noch andere Mittel: allenfalls die Alpentransitabgabe und mit Sicherheit ein verbessertes und effizientes Bahnangebot sind hier die Stichworte.

Im Ständerat – der Litera c gestrichen hat – wurde gesagt, dass die Kompensation der Gewichtserhöhung ein Nebeneffekt der LSVa sei und die Bestimmung in Artikel 1 Absatz 2 Litera c eher einen deklaratorischen Charakter habe. Dieser Beurteilung können wir uns nicht anschliessen. Die SP-Fraktion ist der Meinung, dass Litera c dieses Absatzes aus Transparenzgründen im Gesetz bleiben müsse. Die Kompensation des Produktivitätsfortschrittes durch die Erhöhung der Gewichtslimite ist mit ein Zweck der LSVa-Vorlage, und diese Bestimmung gehört deshalb in den Zweckartikel des Gesetzes.

Die Bestimmung ist aber auch ein klares Signal in Richtung Europa. Sie ist im Hinblick auf die laufenden bilateralen Verhandlungen von grosser Bedeutung. Die EU soll wissen, dass die Schweiz die LSVa auch deshalb einführen will, um die negativen Auswirkungen einer Gewichtserhöhung zu kompensieren.

Herr Giezendanner hat heute bei der Eintretensdebatte angekündigt, er werde Brüssel fortlaufend über diese Debatte informieren. Ich sehe, Herr Giezendanner ist im Moment nicht im Saal; vermutlich ist er gerade daran, die Direktübertragung nach Brüssel vorzunehmen. Vielleicht bekommt er irgendwo über ein Mikrofon mit, dass er diese Mitteilung gleich nach Brüssel durchgeben sollte.

Weiter ist klar, dass eine Erhöhung der Gewichtslimite bezüglich der Höhe der LSVA eine Rolle spielt. Deshalb wird Ihnen die Kommissionsmehrheit bei Artikel 8 folgerichtig beantragen, dass die Abgabe spätestens bei der Zulassung der 40-Tonnen-Lastwagen 3 Rappen pro Tonnenkilometer betragen muss. In eine gleiche oder zumindest in eine ähnliche Richtung geht der Antrag Bezzola, der für Lastwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 28 Tonnen einen Ansatz von 3 Rappen pro Tonnenkilometer verlangt. Ob diese Bestimmung im Hinblick auf Europa diskriminierend ist oder nicht, werden wir wohl bei Artikel 8 zu diskutieren haben.

Es ist – das hat sich heute in der Debatte, Herr Binder, wieder gezeigt – die Taktik der SVP-Fraktion, die Vorlage durch Streichung dieser Litera c in Artikel 1 Absatz 2 zu verschlechtern. Die SVP-Fraktion, auch das haben wir gehört, ist grundsätzlich gegen die LSVA. Ein grosser Teil der Fraktion hat gegen Eintreten und fast einstimmig hat die Fraktion für die Rückweisung gestimmt. Es ist schon erstaunlich, wenn man feststellt, dass ein gewichtiger Exponent Ihrer Partei sagt: «Für eine Transifahrt durch die Schweiz brauchen wir im Minimum 600 Franken.» Umgekehrt ist die SVP-Fraktion innenpolitisch nicht bereit, eine gesetzliche Basis für diese Abschöpfung zu schaffen. Da geht etwas nicht auf.

Mit dem Minderheitsantrag Binder will man die Transparenz der Gesetzesvorlage zunichte machen und ganz klar falsche Signale nach Europa senden. Dies geschieht mit dem klaren Ziel, die Verhandlungsposition des Bundesrates zu schwächen, und zu dieser SVP-Politik müssen wir heute klar nein sagen.

Ich bitte Sie demzufolge, der Mehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag Binder in den Keller zu schicken.

Columberg Dumeni (C, GR): Die CVP-Fraktion unterstützt die Fassung des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit. Wie Sie sicher festgestellt haben, kommen fast alle zusätzlichen Anträge, die wir jetzt behandeln, von der Seite, die die LSVA überhaupt nicht will. Ich möchte Sie bitten, dies bei den Abstimmungen zu beachten.

Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass diese Abgabe mithilft, die negativen Auswirkungen einer allfälligen Erhöhung des gesetzlich höchstzulässigen Gesamtgewichts beim Schwerverkehr zu kompensieren. Wie bereits mehrfach ausgeführt, müssen wir mit einer Erhöhung der Gewichtslimiten rechnen, und davor haben breite Bevölkerungskreise grosse Angst. Deshalb müssen wir uns auf diese grundlegende Veränderung vorbereiten und effiziente Schutzmassnahmen vorsehen, um die negativen Auswirkungen dieser zusätzlichen Strassenbelastung zu mildern. Diese Kompensation muss auch mit der durch die Gewichtserhöhung verbundene Produktivitätssteigerung in Verbindung gebracht werden.

Deshalb bitte ich Sie, bei der Fassung des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit zu bleiben. Damit bekräftigen wir unseren Willen, die Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr zu verbessern, und damit tragen wir einem begründeten und berechtigten Anliegen der Bevölkerung Rechnung.

Präsidentin: Die LdU/EVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie der Mehrheit bzw. dem Bundesrat zustimmt.

Vetterli Werner (V, ZH): Eine Klarstellung, nur damit wir uns das nicht den ganzen Tag anhören müssen: Die SVP-Fraktion ist nicht gegen eine Schwerverkehrsabgabe. Die SVP-Fraktion würde eine verbrauchsabhängige Abgabe akzeptieren. In der Verfassung steht «leistungs- oder verbrauchsabhängig». Wir sehen Probleme bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Mit einer verbrauchsabhängigen Abgabe könnten wir uns einverstanden erklären.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: Nur kurz eine Vorbemerkung zu dem, was Herr Vetterli gesagt hat: Wir haben über die Frage diskutiert, ob die Abgabe verbrauchs- oder leistungsabhängig erhoben werden solle. Beim heutigen Dieselpreis in der Schweiz müssen Sie doch zugestehen, dass eine verbrauchsabhängige Abgabe zurzeit auch für das Lastwagengewerbe ungünstiger wäre. Das hat aber mit diesem Artikel nichts zu tun.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Binder abzulehnen. In der Kommission haben wir den entsprechenden Antrag mit 13 zu 9 Stimmen abgelehnt. In diesem Artikel 1 Absatz 2 wird ja der Zweck des Auftrages für die Erhebung und Verwendung der LSVA formuliert. Speziell darauf hingewiesen wird, dass die LSVA die Marktchancen der Bahn verbessern, die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Bahn fördern und schliesslich die Auswirkung einer allfälligen Erhöhung der Gewichtslimite kompensieren soll. Nun will die Minderheit Binder den Buchstaben c betreffend die Kompensation der Auswirkungen einer Erhöhung der Gewichtslimite streichen. Ich bitte Sie dringend, diesen Antrag abzulehnen.

Sie haben in der Eintretensdebatte auch vonseiten Bundesrat Leuenbergers gehört, dass zwischen einer Zulassung von «40-Tönern» und der LSVA ein Zusammenhang besteht. Wenn wir bei der 28-Tonnen-Limite bleiben könnten – was offensichtlich undenkbar ist, wenn es zu einem bilateralen Abkommen kommen soll –, wäre es möglich, dem Antrag der Minderheit Binder zuzustimmen. Unter der Voraussetzung aber, dass die LSVA diese zwei Kriterien zu erfüllen hat – nämlich erstens die Rahmenbedingungen für die Bahn nicht zu verschlechtern und zweitens die Kompensation durch flankierende Massnahmen, wenn auch nur fiskalische, herauszuholen, falls die 28-Tonnen-Limite in den bilateralen Verhandlungen fällt –, brauchen wir auch diesen Buchstaben c.

Übrigens hat die Mehrheit ja bei Artikel 8 sogar bereits den Satz fixiert, wonach der Tarif bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes 3 Rappen betrage. Ich bitte Sie deshalb, der Mehrheit zu folgen und den Antrag der Minderheit Binder abzulehnen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich unterstütze die Kommissionsmehrheit.

*Abs. 1 – Al. 1
Angenommen – Adopté*

Abs. 2 – Al. 2

Namentliche Abstimmung

*Vote nominatif
(Ref.: 1215)*

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aeppli, Aguet, Alder, Banga, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäuml, Béguelin, Berberat, Bircher, Borel, Bühlmann, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, David, Deiss, Diener, Domann, Ducrot, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Engler, Epiney, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fillez, Goll, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heim, Herczog, Hess Peter, Hochreutener, Hollenstein, Hubacher, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Keller, Lauper, Leemann, Leu, Leuenberger, Loretan Otto, Lötcher, Maitre, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Mühlemann, Müller-Herrni, Nabholz, Ostermann, Pellli, Pini, Raggenbass, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Semadeni, Simon, Spielmann, Steffen, Strahm, Stump, Suter, Theiler, Tschäppät, Tschopp, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Wiederkehr, Zbinden, Ziegler, Zwygart

(103)

Für den Antrag der Minderheit stimmen:**Votent pour la proposition de la minorité:**

Aregger, Bangertler, Baumann Alexander, Baumberger, Bezola, Binder, Blaser, Bonny, Borer, Bortoluzzi, Brunner Toni, Cavadini Adriano, Dettling, Dreher, Egerszegi, Eggly, Engelberger, Eymann, Fehr Hans, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Fridencl, Gadiant, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Guisan, Gusset, Heberlein, Hegetschweiler, Kunz, Leuba, Loeb, Maspoli, Maurer, Moser, Randegger, Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlüer, Schmid Samuel, Seiler Hanspeter, Speck, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner, Stucky, Vallender, Vetterli, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wyss (58)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Langenberger

(1)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Blocher, Bosshard, Bühler, Comby, Couchepin, de Dardel, Ehrler, Fehr Lisbeth, Fritschi, Gonseth, Grendelmeier, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Hess Otto, Hubmann, Jutzet, Kofmel, Kühne, Lachat, Ledergerber, Meier Samuel, Meyer Theo, Müller Erich, Nebiker, Oehri, Phillipona, Pidoux, Rychen, Schmied Walter, Steinegger, Teuscher, Thanel, Thür, Tschuppert, Widmer, Wittenwiler, Zapfl (37)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith

(1)

Art. 2, 3**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté**Art. 4****Antrag der Kommission****Abs. 1**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2 (neu)

Fahrzeuge, die Vor- bzw. Nachläufe mit Containern oder Wechselbehältern bis zu den nächstgelegenen Containerterminals ausführen, werden von der Abgabe befreit.

Abs. 3 (neu)**Mehrheit**

Für den schweren Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben.

Minderheit

(Béguelin, Burgener, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Spielmann, Thür)

Ablehnung des Antrages der Mehrheit

Art. 4**Proposition de la commission****Al. 1**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2 (nouveau)

Les véhicules qui effectuent des parcours vers les terminaux de containers les plus proches, par containers ou containers interchangeables, ne doivent pas s'acquitter de la redevance.

Al. 3 (nouveau)**Majorité**

Pour le transport des personnes par véhicules lourds, la redevance est perçue selon un forfait.

Minorité

(Béguelin, Burgener, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Spielmann, Thür)

Rejeter la proposition de la majorité

Béguelin Michel (S, VD), porte-parole de la minorité: D'abord quelques faits: à l'heure actuelle, 5500 cars suisses parcourent environ 50 000 kilomètres par année. La taxe à forfait qu'ils paient est de 650 francs par an, soit de 2 francs par jour. Les cars étrangers qui viennent en Suisse paient 25 francs par jour, bien sûr, s'ils restent plus longtemps ils bénéficient naturellement de réductions.

La majorité de la commission prévoit un forfait pour les cars, dans l'idée d'abaisser le montant de la taxe pour ce genre de véhicules, avec, en arrière-pensée, la volonté de faire un geste en faveur du tourisme. Cette argumentation «ne tient pas la route», si je puis dire. En effet, il existe des services de cars en concurrence avec le rail sur les liaisons, par exemple, Zurich-Interlaken ou Bâle-Interlaken. Pour rejoindre ces centres, les CFF ont mis en place un service intercity cadencé direct et il serait incohérent de faire bénéficier les cars de facilités en matière de taxe poids lourds à la prestation, alors qu'ils font de la concurrence au rail que la Confédération soutient à grands frais. Kloten-Saint-Moritz, pour un groupe de 50 Japonais: est-ce la vocation du rail ou de la route? Je vous rappelle que la Confédération a investi au moins un demi-milliard dans la gare CFF de l'aéroport de Kloten.

Preçons maintenant le cas des cars étrangers: ils paient 25 francs par jour. Exemple: Freiburg im Breisgau-Champéry en hiver, vous avez tous les samedis ce genre de cars qui font un aller-retour dans la journée. Les skieurs viennent avec leur pique-nique et leurs caisses de bière. C'est une réalité visuelle, d'ailleurs. Ils ne dépensent en Suisse rigoureusement que pour les abonnements pour les remontées mécaniques. Est-ce ce genre de tourisme que nous voulons développer?

Le maintien de la taxe à forfait par rapport à la taxe poids lourds liée aux prestations de 3 centimes signifierait une perte, d'après les renseignements que j'ai obtenus de l'administration, qui varierait de 60 à 84 millions de francs par année. C'est pourquoi je vous invite à soutenir la proposition de minorité. Ainsi, les principes d'égalité de traitement et de cohérence politique seront préservés.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Nach Auffassung des Bundesrates sollte die LSVa auch für Personentransporte gelten. Die Einführung der LSVa für die Carunternehmungen stellt indessen eine Überlebensfrage dar. Für einen Reisecar, der im Jahr 50 000 Kilometer fährt, muss heute die pauschale Abgabe von 650 Franken bezahlt werden, neu würden 27 000 Franken pro Jahr bezahlt werden müssen. Ein solcher Betrag ist prohibitiv. Der Anschaffungspreis eines Cars beträgt vielleicht 500 000 Franken. Der Inhaber dieses Cars müsste also mehr als 5 Prozent dieses Preises pro Jahr nur für die LSVa entrichten.

Wir sollten auch an die Schweiz als erstklassiges Tourismusland denken. Die Reisecars bringen Gäste, und zwar vor allem solche, die nicht kommen würden, wenn sie nicht die bequemen Reisecars hätten.

Das Argument von Herrn Béguelin, die Bahn werde durch diese Cars konkurrenziert, ist meines Erachtens nicht stichhaltig, jedenfalls nicht in dem Masse, wie Herr Béguelin das geltend macht. Zahlreiche Destinationen verfügen über keinen Bahnanschluss und können nur mit Cars oder mit Privatwagen erreicht werden. Dazu kommt, dass zahlreiche Reisen nur als günstige Carreisen durchgeführt werden. Wenn keine Carreisen angeboten werden, ist damit zu rechnen, dass eine Rückverlagerung zum Individualverkehr erfolgt.

Zu dem Argument, das für den Gütertransport gilt, nämlich dass man mit der LSVa eine Kompensation der erhöhten Gewichtslimite erreichen wolle, bei den Personentransporten gerade nicht zutrifft. Die Beschränkung der LSVa auf den Gütertransport ist deshalb mehr als gerechtfertigt.

Im übrigen ist es wahrscheinlich gescheitert, auf eine Mehrbelastung der Tourismusbranche in diesem Fall zu verzichten, als dann wieder mit Ausnahmen bei der Mehrwertsteuer zu kommen. Wir sollten den Ast nicht absägen, auf dem ein wichtiger Teil der Schweizer Wirtschaft, nämlich die Tourismusbranche, sitzt.

Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zuzustimmen.

Columberg Dumeni (C, GR): Ich erlaube mir noch eine Bemerkung zu Absatz 2. Dieser Absatz ist nicht umstritten. Es geht darum, dass «Fahrzeuge, die Vor- beziehungsweise Nachläufe mit Containern oder Wechselbehältern bis zu den nächstgelegenen Containerterminals ausführen», von der Abgabe befreit werden. Eine solche Regelung ist sinnvoll, und wir sind mit ihr einverstanden. Allerdings müssen wir darauf beharren, dass diese Ausnahmebestimmungen sehr restriktiv interpretiert werden. In der Kommission war gemäss Aussage von Herrn Giezendanner von 200 Fahrzeugen die Rede. Diese Bestimmung darf aber nicht dazu führen, dass ein Grossteil der schweren Brummer im Mittelland abgabefrei herumfahren kann. Deshalb muss eine entsprechende, wirksame Kontrolle gewährleistet sein. Ich bitte Herrn Bundesrat Leuënberger um die Zusicherung, dass die Einzelfragen in einer Verordnung genau geregelt werden.

Die CVP-Fraktion stimmt der in Absatz 3 vorgesehenen Pauschalierung der Abgabe für den schweren Personentransport, also die Carfahrten, zu. Damit leisten wir – wie Herr Fischer-Seengen ausgeführt hat – einen kleinen, bescheidenen Beitrag zur Förderung des Tourismus, und das ist uns selbstverständlich sympathisch. Wir können dieser Regelung bedenkenlos zustimmen, weil der Einnahmefall sehr bescheiden sein wird.

Friderici Charles (L, VD): M. Columberg vient de parler de l'article 4 alinéa 2. Malheureusement hier, je n'étais plus dans les temps pour proposer une autre formulation française. Aussi j'invite la commission du Conseil des Etats, qui traitera de cet objet, ainsi que la commission de rédaction, à revoir tout au moins le texte français.

Je propose par exemple qu'il soit clairement déterminé à cet alinéa 2 quels sont les véhicules qui sont exonérés. La formulation pourrait être la suivante: «Les véhicules qui effectuent des transports en provenance ou à destination des terminaux de trafic combiné les plus proches au moyen de containers ou de superstructures interchangeables sont exemptés de la redevance pour le parcours de pré- ou de postacheminement.» Je crois que cette formulation serait bien meilleure que celle que nous avons et que, s'il y avait une divergence ici avec le Conseil des Etats, nous pourrions la reprendre et la formuler de cette manière.

En ce qui concerne l'alinéa 3, j'aimerais combattre ici la proposition de minorité Béguelin, en disant surtout à M. Béguelin que nous avons voté, du bout des lèvres dans cet hémicycle, une aide au tourisme qui était une aide unique de 18 millions de francs, et que là, nous allons percevoir sur ce même tourisme un montant de 84 millions de francs par année. Il y a là une certaine incohérence, et je crois que nous devons absolument maintenir cet alinéa 3 afin que, dans le transport des personnes par véhicules lourds, la redevance soit perçue selon un forfait. Actuellement, avec la loi telle qu'elle sort du Conseil des Etats, la perception d'une redevance poids lourds liée aux prestations sur les véhicules transportant des personnes passerait aujourd'hui à 22 500 francs contre un montant forfaitaire actuel de l'ordre de 650 francs.

C'est vrai, Monsieur Béguelin, le tourisme, c'est du transport qui peut se faire par le rail, mais il y a toute une forme de tourisme – et je pense ici plus particulièrement au tourisme hivernal – où ce sont des voyages par cars qui sont organisés depuis des métropoles étrangères, et ces cars devraient s'acquitter d'une somme tellement exorbitante que les stations françaises seraient préférées à l'avenir aux stations suisses.

C'est la raison pour laquelle je vous propose de maintenir l'alinéa 3 de l'article 4.

Hämmerle Andrea (S, GR): Gestatten Sie mir zuerst eine Bemerkung zu Absatz 2 von Artikel 4. Hier hat die Kommission neu die Steuerfreiheit für Camions eingeführt, die mit Lasten ab einem Terminal fahren, und zwar ist die Steuerbefreiung für die Fahrt ab dem nächstgelegenen Containerterminal vorgesehen, wo von der Bahn auf den Lastwagen umgeladen wird. Dies ist ein sehr grosses Entgegenkommen gegenüber den Camionneuren. Es ist aber gleichzeitig auch eine Förde-

rungsmassnahme für den kombinierten Verkehr. Ich möchte unterstreichen, was Herr Columberg schon gesagt hat, und den Bundesrat bitten, dafür eine saubere Regelung zu suchen und vor allem auch die Kontrollen so auszugestalten, dass die Camions nicht einfach flächendeckend steuerfrei «herumrauschen» können. Das ist nicht die Absicht dieser Bestimmung.

Zum Minderheitsantrag Béguelin: Wir möchten uns zunächst wieder die Zielsetzung der ganzen Übung vergegenwärtigen. Die Zielsetzung ist eine Verbesserung der Konkurrenzsituation der Schiene, der Bahn, gegenüber der Strasse. Dies gilt natürlich in erster Linie für den Güterverkehr, es gilt aber selbstverständlich auch für den Personenverkehr. Hier müssen wir uns klar sein, dass die Cars sowohl im Winter- wie im Sommertourismus, vor allem in den Spitzenzeiten, eine ernstzunehmende, wichtige Konkurrenz für die Bahn, aber auch für die anderen öffentlichen Verkehrsmittel sind – etwa für die PTT oder für andere Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Ich nenne ein Beispiel: die Rhätische Bahn. Die Rhätische Bahn hat an verschiedenen Wintersportorten Bahnhöfe direkt neben den Talstationen der Bergbahnen. Dies gilt für Davos-Glaris, Scuol und andere Orte. Dort haben wir heute die Situation, dass diese Cars die Parkplätze der Rhätischen Bahn benutzen – wahrscheinlich gratis oder zu einem Spottpreis –, und jetzt sollen sie neu noch von der LSVA befreit werden, d. h. nur mit der Pauschale belastet werden. Es besteht überhaupt kein Grund, die Cars gegenüber den Camions zu privilegieren. Die Konkurrenzsituation für die Bahn wird einfach massiv verschlechtert. Wir müssen uns im klaren darüber sein, dass diese öffentlichen Verkehrsmittel – gerade in Rand- und Berggebieten, wo der Tourismus eine wichtige Rolle spielt – ihr Angebot 365 Tage im Jahr aufrechterhalten müssen. Sie müssen auch fahren, wenn das Wetter schlecht ist, wenn die ReiseCars nicht auftauchen, und deshalb soll man ihnen nicht das lukrative Geschäft vermiesen, indem man jetzt diese Cars bevorzugt. Es besteht kein Grund für die Ungleichbehandlung.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Béguelin anzunehmen.

Noch ein letztes Wort: Wir hatten gestern eine grosse Debatte über die Agrarpolitik, und da wurden die Geschenke auch relativ freigebig ausgeteilt. In anderen Bereichen sind wir weniger grosszügig. Es geht auch hier um massive Ausfälle. Sie liegen nach Berechnungen, die mir vorliegen, im Bereich von 6 Prozent des Gesamtertrages der LSVA. Es ist also ein Betrag, der irgendwo zwischen 50 und 100 Millionen Franken pro Jahr liegt. Ich weiss, wir vermögen viel; aber ich bitte Sie doch, noch etwas finanzpolitische Vernunft walten zu lassen und auch aus diesem Grund den Antrag der Minderheit Béguelin zu unterstützen.

Seller Hanspeter (V, BE): Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und den Antrag der Minderheit Béguelin abzulehnen.

Auch ich stamme aus einer Tourismusregion, und ich kann Ihnen folgendes sagen: Wenn alle diese Carunternehmen, die die Tages- und Wochenendtouristen, vor allem auch jene aus dem süddeutschen Raum, in unsere Region bringen, andere Destinationen wählen, dann käme das unsere Region und übrigens auch die entsprechenden Sportbahnen sehr teuer zu stehen.

Ich bitte Sie, hier doch die Verhältnismässigkeit zu wahren! Bedenken Sie, dass eine Unterstellung der Carunternehmen unter die gleichen Bedingungen, wie sie für die Schwertransporter gelten, eine Vervierzigfachung des Betrages ausmachen würde. Das würde für den einzelnen Carunternehmer unerhört viel bedeuten, brächte jedoch insgesamt – wie wir schon gehört haben – verhältnismässig wenig.

Ich würde es nicht gerade als sehr sinnvoll erachten, mit dieser Massnahme einen touristischen Schaden zu produzieren, vor allem dann nicht, wenn man im gleichen Jahr einen Beschluss gefasst hat, wonach im Tourismus Innovationsfördernde Massnahmen des Bundes unterstützt werden sollen.

Ich bitte Sie also, hier unbedingt dem Antrag der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Es ist eine Pauschalabgabe vorgesehen. Man kann die bisherige selbstverständlich erhöhen, aber man soll das mit Mass tun und den Bogen mit Blick auf die besondere Situation vieler Orte und eines grossen Teils unserer Wirtschaft in den Berggebieten – man sagt, dass es die Leitindustrie der Alpen sei – nicht überspannen.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La proposition de minorité à l'alinéa 3 a été controversée en commission. Le résultat du vote était de 11 voix contre 11, et c'est la voix prépondérante du président – que je suis – qui a décidé en faveur de la présente proposition de la majorité.

Je résume très vite les raisons de la majorité: finalement, avec cette redevance sur les poids lourds, on veut obtenir un transfert de la route au rail des marchandises en particulier, c'est évident, et cela, en relation avec l'augmentation du poids limite de ces poids lourds de 28 à 40 tonnes, pour les raisons que nous avons abondamment mentionnées dans le débat d'entrée en matière.

Avec cette solution, on essaie de rééquilibrer les conditions de concurrence route–rail. Cette situation ne se présente pas, dans le cas des relations entre la route et le rail, pour le trafic des cars. Les cars ne tirent aucun avantage du passage de 28 à 40 tonnes; en plus, on ne peut que partiellement proposer de transférer le trafic des cars sur le rail. En effet, une part relativement importante de ce trafic concerne des groupes de touristes, qui font plusieurs arrêts. Dans ces conditions, ceux-ci pourraient difficilement, ou ne seraient pas disposés à utiliser le chemin de fer.

C'est la raison pour laquelle la majorité vous propose de soutenir cette facilitation qui est faite, laquelle ne change rien aux relations actuelles de concurrence entre le rail et la route dans le domaine du trafic voyageurs, en particulier du trafic touristique.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst zu Absatz 2, zur Frage von Herrn Columberg: Dieser Absatz führt tatsächlich zu einem höheren Kontrollaufwand, wenn Umgehungsgeschäfte verhindert werden sollen. Wir sind uns darüber im klaren, dass wir auf Verordnungsstufe ganz klare Eingrenzungen vorsehen müssen, damit Missbräuche verhindert werden und wir die Einkommensausfälle in Grenzen halten können. Die Europäische Union unterstützt im übrigen eine solche Privilegierung des kombinierten Verkehrs ebenfalls. Zu Absatz 3: Wir haben ausgerechnet: Wenn Sie die Bestimmung der Mehrheit Ihrer Kommission annehmen, bedeutet das bei einem Abgabesatz von 1,6 Rappen eine Verminderung von 5,8 Prozent des gesamten LSVA-Ertrages, d. h. man würde 43,5 Millionen Franken weniger einnehmen; bei 3 Rappen wären es auch 5,8 Prozent, also 81 Millionen Franken weniger. Der Bundesrat hat also, zugunsten der Finanzierung der Infrastruktur, diese Ausnahme nicht vorgesehen. Sie müssen entscheiden.

Bei diesem Absatz ist auch zu beachten, dass bis jetzt offenbar Oldtimerclubs, die alte Lastwagen oder Postautos besitzen, aber zum Teil nicht einmal damit herumfahren, heute die pauschale Schwerverkehrsabgabe bezahlen müssen. Sie ist heute so gering, dass ihnen das nichts ausmacht. Aber die LSVA könnte doch eine empfindliche Belastung dieser Vereinskassen bedeuten. Da wir kulturelles Gut fördern wollen, müsste der Bundesrat auf jeden Fall in der Verordnung Ausnahmen vorsehen, damit solche Oldtimer immer noch in unserem Land herumstehen können. Das kann ich Ihnen und den Oldtimerfanatikern zu Protokoll geben.

Abs. 1, 2 – Al. 1, 2
Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

103 Stimmen
61 Stimmen

Art. 5–7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 8 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

.... 1,6 Rappen und darf höchstens 3 Rappen betragen.
Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif 3 Rappen. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als durchschnittlicher Tarif; er kann bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt werden.

Minderheit I

(Giezendanner, Binder, Friderici, Schenk, Vetterli)

.... 0,3 Rappen und darf höchstens 1,3 Rappen betragen

Minderheit II

(Hegetschweiler, Bezzola, Binder, Christen, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Schenk, Theiler, Vetterli, Vogel)

.... 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen betragen

Minderheit III

(Marti Werner, Béguelin, Burgener, Carobbio, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Spielmann)

.... 2,5 Rappen und darf höchstens 4 Rappen betragen

Minderheit IV

(Hollenstein, Béguelin, Burgener, Carobbio, Diener, Hämmerle, Spielmann)

.... 3 Rappen und darf höchstens 6 Rappen betragen

Minderheit V

(Theiler, Bezzola, Binder, Christen, Fischer-Seengen, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk, Vetterli, Vogel)

.... betragen. Bei emissionsabhängiger

Antrag Bezzola

.... Abgabe fest. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 3 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. Für Fahrzeuge bis zu 28 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht beträgt die Tarifobergrenze 2,5 Rappen. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif für über 28 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht 3 Rappen.

Art. 8 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

.... 1,6 centime et ne doit pas dépasser 3 centimes S'il est procédé à une augmentation généralisée du poids total autorisé pour fixer celui-ci à 40 tonnes, le taux est de 3 centimes. Dans le cas d'une application en fonction des caractéristiques d'émissions au sens de l'article 6 alinéa 3, le taux applicable peut être considéré comme une moyenne: il pourra être relevé en présence de véhicules produisant des émissions supérieures à la moyenne, comme il pourra être réduit pour des véhicules aux émissions inférieures à la moyenne.

Minorité I

(Giezendanner, Binder, Friderici, Schenk, Vetterli)

.... 0,3 centime et ne doit pas dépasser 1,3 centimes

Minorité II

(Hegetschweiler, Bezzola, Binder, Christen, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Schenk, Theiler, Vetterli, Vogel)

.... 0,6 centime et ne doit pas dépasser 2,5 centimes

Minorité III

(Marti Werner, Béguelin, Burgener, Carobbio, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Spielmann)

.... 2,5 centimes et ne doit pas dépasser 4 centimes

Minorité IV

(Hollenstein, Béguelin, Burgener, Carobbio, Diener, Hämerle, Spielmann)

.... 3 centimes et ne doit pas dépasser 6 centimes

Minorité V

(Theller, Bezzola, Binder, Christen, Fischer-Seengen, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk, Vetterli, Vogel)

.... autorisé. Dans le cas

Proposition Bezzola

.... 0,6 centime et ne doit pas dépasser 3 centimes

Pour les véhicules dont le poids total autorisé est de 28 tonnes, le taux maximum est de 2,5 centimes. S'il est procédé à une augmentation généralisée du poids total autorisé pour fixer celui-ci à 40 tonnes, le taux appliqué pour les véhicules, dont le poids total autorisé est supérieur à 28 tonnes, est de 3 centimes.

Präsidentin: Ich erläutere Ihnen den Abstimmungsplan zu Absatz 1:

1. Es wird separat über die Mindest- bzw. Höchstarife abgestimmt.
2. Bei der Abstimmung über die Mindest- und Höchstarife werden bei den Mindesttarifen zuerst die Beträge 0,3 Rappen und 3,0 Rappen einander gegenübergestellt. Das Ergebnis dieser Abstimmung wird dann dem weitest entfernt liegenden Satz gegenübergestellt usw. Das gleiche Verfahren wird für die Höchstarife durchgeführt.
3. Das Ergebnis der Abstimmungen gemäss Punkt 2 wird dem Antrag Bezzola, der den Höchstarif abstuft, gegenübergestellt.
4. Das Ergebnis der Abstimmung gemäss Punkt 3 wird der Minderheit V gegenübergestellt.

Friderici Charles (L, VD): Je développe ici une motion d'ordre concernant la procédure de vote. J'aimerais bien que, comme nous l'avons toujours fait par le passé, nous restions fidèles au dépliant, parce que sur ce dépliant nous avons des propositions de minorité qui comportent chaque fois un minimum et un maximum. Par le passé, nous avons toujours opposé les propositions de minorité les unes aux autres; après quoi, à la fin, nous avons opposé la proposition de minorité qui l'avait emporté à celle de la majorité.

En procédant comme nous le propose Mme la présidente, nous allons faire un peu de la chirurgie et tailler dans les propositions de minorité et voter d'abord sur les tarifs minimaux, ensuite sur les tarifs maximaux. Je vous propose de conserver la procédure de vote que nous avons toujours appliquée dans ce Parlement et de ne pas procéder à ce découpage des propositions de minorité, ce qui est d'ailleurs contraire à l'esprit des personnes ayant déposé ces propositions.

Je vous propose de soutenir ma motion d'ordre, de sorte que nous puissions voter sur les propositions de minorité sans les disjoindre.

Giezendanner Ulrich (V, AG), Sprecher der Minderheit: Ich habe in der Kommission versucht, einen Antrag zu formulieren, der in etwa der Praxis entsprechen könnte. Ich habe dabei schon ein sehr, sehr schlechtes Gewissen gehabt. Denken Sie bitte daran: Bereits im Jahre 1994 haben wir die pauschale Schwerverkehrsabgabe um einen Drittel erhöht, fixiert auf zehn Jahre.

Ich habe die Rechnung gemacht, wie das aussehen würde. Wenn Sie unseren Minderheitsantrag anschauen: 0,3 bis 1,3 Rappen. Bei einem 28-Tonnen-Zug müssten gemäss diesem Antrag pro Kilometer 8,4 Rappen bezahlt werden. Wenn Sie das bei einer durchschnittlichen Jahresleistung von 70 000 Kilometern anschauen, müssten nachher in der ersten Phase 5880 Franken bezahlt werden; das entspricht gegenüber heute einer Zunahme von 47 Prozent. Würden dann die «40-Töner» eingeführt, müssten für den Lastenzug bei der Minimalabgabe von 0,3 Rappen 12 Rappen pro Kilometer bezahlt werden; das würde gegenüber heute eine Zunahme von 110 Prozent bedeuten. Im Maximum, bei 1,3 Rappen, wäre es gemäss unserem Minderheitsantrag

beim 28-Tonnen-Zug eine Zunahme von 537 Prozent, beim 40-Tonnen-Zug, auch mit 1,3 Rappen, eine Zunahme von 810 Prozent. Dieser würde nämlich mit 70 000 Kilometern im Jahr 36 400 Franken bezahlen.

Jetzt möchte ich noch den Vergleich zum bundesrätlichen Entwurf ziehen; Bei 1,6 Rappen müssten für den 28-Tonnen-Zug 31 360 Franken bezahlt werden – gegenüber heute 4000 Franken; das ist eine Zunahme von 684 Prozent. Beim 40-Tonnen-Zug – bei der Einführung, mit 1,6 Rappen – würde die Zunahme bereits 1020 Prozent betragen. Stellen Sie sich diese Zahlen vor! Ginge man noch weiter und nähme man die 3 Rappen, die der Bundesrat ab 2004 vorschlägt, müssten für den 28-Tonnen-Zug 58 800 Franken bezahlt werden; das wäre eine Zunahme von 1370 Prozent. Beim 40-Tonnen-Zug, wo wir immer mit der Gewinnabschöpfung rechnen, wären es 84 000 Franken, die für den LKW bezahlt werden müssten, gegenüber heute 4000 Franken; das ist eine Zunahme von 2000 Prozent. Sind Sie sich bewusst, was das für die Wirtschaft bedeutet? 2000 Prozent höhere Abgaben, das heisst, die Transportkosten verteuern sich um 48 Prozent.

Zu den Randregionen und zur Entsorgung: Ich spreche hier vom Beispiel Davos; wir haben es ganz genau berechnet. Die Erhöhung der Entsorgungs- und Versorgungskosten für Davos liegen bei 52 Prozent – bei 52 Prozent! Ich bin in der Lage, das minutiös zu beweisen.

Jetzt müssen Sie mir sagen, wie es dann im Emmental, im Wallis, im Jura, im Waadtland und vor allem auch im Tessin aussehen würde! Ich erwarte jetzt eigentlich die Tessiner hier am Rednerpult, die endlich einmal für ihre Wirtschaft eintreten und von der Wettbewerbsverzerrung im südlichen Kanton sprechen.

Vielleicht noch eine andere Zahl: Die Firma Egger in St. Gallen, eine Speditionsunternehmung mit etwa hundert Lastwagen, hat zusammen mit der Astag eine genaue Berechnung – sie ist einsehbar – gemacht, was es auf den Diesel bezogen heisst, wenn die LSVA mit 3 Rappen eingeführt wird. Das heisst im Klartext, dass in der Schweiz der Dieselpreis 4,76 Franken beträgt. Bei der Astag, aber auch bei der Firma Egger können Sie diese Berechnung einholen.

Ich sage es nochmals, wenn man es auch nicht wahrhaben will, ich kann es nicht genug sagen: Sie können rechnen, wie Sie wollen, jeder Schweizer Haushalt zahlt 500 Franken mehr, wenn die bundesrätliche Lösung durchkommt. Ich bin vor allem von der SP erstaunt, dass sie das dem kleinen Mann, den Arbeitslosen zumutet. Ich kann mir das nicht vorstellen.

Ich bitte Sie wirklich im Sinne der Sache: Stimmen Sie meiner Minderheit zu, oder befassen Sie sich doch wenigstens einmal seriös damit, was es für den Standort Schweiz heisst, wenn wir solche immensen, 2000prozentigen Erhöhungen durchziehen.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH), Sprecher der Minderheit: Ich beantrage Ihnen im Namen der Minderheit II, die LSVA zwischen 0,6 und 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer festzulegen. Damit würden wir dem Ständerat folgen. Die 0,6 Rappen als unterste Grenze entsprechen der doppelten pauschalen Schwerverkehrsabgabe, also jener Abgabe, die wir als Übergangslösung im Zusammenhang mit dem Paket «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» beschlossen haben. Die 0,6 Rappen sind also ein logisches Anknüpfen, wobei diese Untergrenze die Möglichkeit offenlässt, nach Bedarf höherzugehen.

Die Obergrenze – um die geht es ja viel mehr – ist mit 2,5 Rappen genau das, was heute notwendig ist. Ich möchte Ihnen das in vier Punkten erläutern:

1. Mit 2,5 Rappen decken wir die ungedeckten Kosten gemäss Artikel 36quater der Bundesverfassung, bei allen Vorbehalten diesen Berechnungen gegenüber.
2. Mit 2,5 Rappen leisten wir den Beitrag an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gemäss Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung.
3. Mit 2,5 Rappen erreichen wir den Umlagerungseffekt von der Strasse auf die Schiene im Sinne des Bundesrates.

4. Mit den 2,5 Rappen erreichen wir genügend Flexibilität bei den bilateralen Verhandlungen.

Zu Punkt 1, zur Deckung der ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs: Hier gehen wir vom Begriff der Kostenwahrheit aus. In den Unterlagen wird dargelegt, dass 1,15 Milliarden Franken ausgewiesen seien. Politisch ist diese Zahl einigermassen anerkannt. Vielleicht ist «anerkannt» auch etwas zuviel gesagt. Ob die 1,15 Milliarden Franken politisch anerkannt oder bestritten werden, das möchte ich offenlassen. Es gibt Vorbehalte. Die Gegenargumente zur Kostenwahrheit sind nicht dargelegt und ausdiskutiert worden. Das bedaure ich.

Zu Punkt 2: Der Finanzierungsbeitrag an den öffentlichen Verkehr gemäss Finanzierungsvorlage des öffentlichen Verkehrs wird mit dem Konzept der Minderheit II ermöglicht. Der Beschluss in diesem Rat lautete, dass 760 Millionen Franken aus der LSWA als jährlicher Beitrag für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs benötigt werden. Wenn wir 2,5 Rappen erheben, erhalten wir ungefähr diesen Betrag.

Zu Punkt 3: Mit dem Antrag der Minderheit II erreichen wir den Lenkungseffekt, also den Umlagerungseffekt im Sinne des Bundesrates. Wir haben in der Kommission Berechnungen vom BAV bekommen: Mit einer LSWA von 2,5 Rappen kommt eine Fahrt durch die Schweiz auf etwa 300 Franken zu stehen. Die Alpentransitabgabe wurde in diesem Rat gestrichen. Ich fand diesen Entscheid nicht sehr glücklich, weil gerade damit die Flexibilität des Bundesrates weitgehend eingeschränkt wird. Bezüglich des Zeitpunktes der Umlagerung müssen wir folgendes beachten: Die Umlagerung muss dann voll wirken, wenn wir die Kapazitäten haben, um diesen Verkehr auf der Bahn zu übernehmen. Da jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit vor Inbetriebnahme der Neat, also vor dem Jahre 2006 oder später, von seiten der Bahn zu wenig Kapazitäten zur Verfügung stehen, kann das Verlagerungsziel erst mit der Inbetriebnahme der Neat vollständig erreicht werden.

Es geht also gar nicht, dass wir die Umlagerung gemäss Alpen-Initiative bereits im Jahr 2001 vollständig realisiert haben, weil wir zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht bereit sind, diesen Zusatzverkehr auf der Bahn zu übernehmen. Folglich brauchen wir bezüglich Umlagerung und damit Abgabenhöhe ein stufenweises Vorgehen, damit diese Anpassung auch praktikabel ist.

Schliesslich müssen wir im Zusammenhang mit der Bahnreform folgendes sehen: Einerseits besteht der Wunsch oder die Notwendigkeit der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Bahn. Andererseits muss aber die Bahn etwas unternehmen, damit sie attraktiver wird und diesen Verkehr anziehen kann. Das muss mit der Bahnreform geschehen. Dort habe ich aber nicht das Gefühl, dass der Ständerat in der Liberalisierung weit genug gegangen ist.

Nun sehen wir, dass sich die EU und der Bundesrat bezüglich Kosten langsam annähern. Der Bundesrat hat mit 600 Franken begonnen, die EU spricht von 300 Franken. Irgendwo wird man sich treffen müssen. Die Annäherung ist im Gang.

Mit den Ausführungen betreffend die Auswirkungen der LSWA in Sachen Kosten habe ich noch etwas Mühe. Dass ein Ansatz von 3 Rappen zu einer Steuerbelastung von etwa 1,5 Milliarden Franken führt, ist bisher nicht bestritten worden. Das macht pro Schweizer Haushalt etwa 400 Franken aus. Die Berechnungen der Astag gehen noch etwas höher. Wenn ich für einen Durchschnittshaushalt ein Jahresbudget von 40 000 Franken annehme, für welches Transporte wirksam sind, komme ich aber auf etwa 1 Prozent und nicht auf 0,02 Prozent wie Herr Bundesrat Leuenberger, selbst wenn ich Exporte und Transitverkehr ausklammere. Da liegt ein Faktor 50 dazwischen. Ich nehme an, dass das noch ausdiskutiert werden muss.

Wie dem auch sei: Ich bin der Überzeugung, dass wir mit 2,5 Rappen an die politisch betrachtete oberste Grenze gehen, und bitte Sie, der Minderheit II zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG), Sprecher der Minderheit: Herr Hegetschweiler, Sie haben von ungedeckten Kosten des

Nutzverkehrs gesprochen. Gemäss neuesten Zahlen hat der Nutzverkehr 1995 eine Überdeckung von 10 Prozent. In der Kategorienrechnung schneidet er mit 110 Prozent ab. Würden Sie mir sagen, wie Sie auf ungedeckte Kosten kommen? 1994 waren es 104,8 Prozent.

Die zweite Frage: Herr Hegetschweiler, sind Sie sich bewusst, dass Sie mit einem Satz von 2,5 Rappen den Lastwagen mit 1 Franken pro Kilometer belasten, d. h. etwa mit 70 000 Franken im Jahr? Wie wird die FDP-Fraktion der schweizerischen Verladerschaft, der Industrie diese 70 000 Franken Mehrkosten begründen?

Hegetschweiler Rolf (R, ZH), Sprecher der Minderheit: Ich bin mir bewusst, dass diese 70 000 Franken eine Verzehnfachung des heutigen Betrages sind und dieser Betrag sich auch auf die Transport- und die Produktkosten niederschlagen wird. Ich habe auch gesagt, dass das eher bei 1 Prozent Teuerung liegen wird als bei etwas über 0,02 Prozent.

Auf der anderen Seite ist diese Vorlage Teil eines Prozesses. Wir wollen gegenüber Europa ein Zeichen setzen, dass wir einerseits bereit sind, die «40-Töner» zu übernehmen, dass wir auf der anderen Seite aber flankierende Massnahmen brauchen, damit diese «40-Töner» auf die Bahn kommen. Da kommen wir sicher nicht um eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe herum, die unsere Volkswirtschaft belastet. Davon bin ich überzeugt. Ich glaube, anders können wir dieses Problem nicht lösen. Ich bin auch für die im Vergleich mit dem Entwurf des Bundesrates moderatere Haltung des Ständerates, der auf 2,5 Rappen gehen will.

Zur Studie über die ungedeckten Kosten: Da gibt es verschiedene Studien. Ich habe selber gesagt, dass ich grosse Vorbehalte mache. Wir sind von den Zahlen ausgegangen, die uns in der Kommission vorgelegen haben, nebst jenen der anderen Studien natürlich. Ich glaube aber nicht, dass die Frage der ungedeckten Kosten die zentrale Frage ist. Die zentrale Frage ist, wie wir den Verkehr, der auf die Schweiz zukommen wird, von der Strasse auf die Schiene bringen können, ohne dass uns das selber allzuhohe Kosten verursacht. Das ist für mich die zentrale Frage, und da sind wir in einem Zwiespalt!

Marti Werner (S, GL), Sprecher der Minderheit: Artikel 8 Absatz 1 ist das eigentliche Kernstück dieser Vorlage. Diesem Absatz kommt sowohl eine grosse innenpolitische als auch eine grosse aussenpolitische Bedeutung zu.

Innenpolitisch entscheiden wir hier, welche Grossvorhaben des öffentlichen Verkehrs wir finanzieren können und finanzieren wollen. Es geht innenpolitisch aber nicht nur um die Finanzierung, sondern es geht mit der Strassenfiskalität auch darum, ob diese Vorhaben schlussendlich auch rentieren können, ob die Neat dann auch rentieren kann. Da ist es ganz klar, dass mit einem Satz von 3 Rappen die absolute unterste Limite festgelegt werden muss. Deshalb beantragt Ihnen die Minderheit III, von 2,5 bis auf 4 Rappen zu gehen.

Diese Bestimmung ist aber auch von eminenter aussenpolitischer Bedeutung. Ich muss sagen: Die EU weiss zu verhandeln. Sie hat diese Woche bewusst Druck aufgesetzt, indem sie uns gesagt hat, dass wir unter 400 Franken abschliessen müssten. Die einzige Strategie, die wir haben können, ist die: Wir müssen einen Gegendruck erzeugen, wir müssen klar signalisieren, dass dieses Angebot ungenügend ist. Dieses Zeichen kann nur vom Parlament kommen, indem wir den Rahmen erweitern, indem wir den Handlungsspielraum des Bundesrates erweitern und ihm damit den Rücken stärken. Dies machen wir, indem wir die obere Grenze auf 4 Rappen festlegen. Dies tut der Antrag der Minderheit III.

Jetzt muss ich noch eine Bemerkung zur Haltung der SVP-Fraktion machen: Innenpolitisch ist es so, dass die Hälfte der SVP-Fraktion die Neat bauen will. Die ganze SVP-Fraktion will aber keine LSWA. Herr Vetterli soll nicht noch einmal nach vorne kommen und sagen, dass seine Fraktion eine verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe wolle. Wenn wir eine solche hätten, dann würden Sie sagen: Der Diesel ist

schon viel zu hoch besteuert, wir können nicht noch eine Erhöhung vornehmen, und im übrigen belastet die verbrauchabhängige Schwerverkehrsabgabe lediglich die Binnenwirtschaft. Das wären Ihre Argumente. Sie wollen keine Schwerverkehrsabgabe; Sie würden sie wieder ablehnen. Sie begehen damit – zumindest die Hälfte der SVP-Fraktion, die die Neat bauen will – innenpolitisch eine Zechprellerei.

Aussenpolitisch, meine Herren von der SVP-Fraktion, haben Sie den Beitritt zum EWR abgelehnt, und zwar mit der Begründung, dass der Bundesrat ein schlechtes Verhandlungsergebnis erzielt habe und dass man nun bilateral besser verhandeln müsse. Was machen Sie, meine Herren und einzelnen Damen von der SVP-Fraktion? Sie untergraben die Position des Bundesrates bei den bilateralen Verhandlungen! Sie machen alles, damit seine Position so schlecht wie möglich ist!

Kurz zusammengefasst ist das, was Sie machen, innenpolitisch eine Zechprellerei und aussenpolitisch eine Demontage der Schweiz! (*Unruhe*)

Hasler Ernst (V, AG): Herr Marti, ich danke Ihnen für die Worte an die SVP-Fraktion. Wir nehmen sie zur Kenntnis. Nehmen Sie aber bitte auch folgendes zur Kenntnis: Die bilateralen Verhandlungen sind – auch nach den letzten Meldungen aus Brüssel – eine Frage der Höhe der Transitabgabe. Sind Sie damit einverstanden? Es geht nicht um die Frage, wie diese Transitgebühr zusammengesetzt ist. Sie müssen die Schweizer Wirtschaft doch nicht demassen belasten, um die bilateralen Verhandlungen zum Abschluss zu bringen! Sie können das in einem anderen Splittingverfahren zwischen LSVA und ATA genau gleich tun, um die Anliegen der EU zu bereinigen, und zwar ohne die Schweizer Wirtschaft demassen zu belasten.

Marti Werner (S, GL), Sprecher der Minderheit: Herr Hasler, ich gehe mit Ihnen einig, dass die Frage der bilateralen Verhandlungen von der Transitabgabe abhängig ist und dass diese so hoch wie möglich auszugestaltet ist. Als Grundsokkel müssen wir dabei eine hohe LSVA haben und noch die ATA. Das wissen Sie ganz genau aus der Diskussion um die ATA.

Hollenstein Pia (G, SG), Sprecherin der Minderheit: Der Antrag der Minderheit IV lautet: «Der Tarif muss mindestens 3 Rappen und darf höchstens 6 Rappen betragen.» Weshalb 3 Rappen pro Tonnenkilometer als unterste Limite?

Die Antwort ist einfach und logisch. Nur damit ist die vom Alpenschutzartikel verlangte Umlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene zu erreichen. Die SBB können sich im Güterverkehr nur behaupten, wenn mit der Lockerung der 28-Tonnen-Limite die LSVA auf 3 Rappen pro Tonnenkilometer festgelegt wird.

Eine LSVA unter 3 Rappen ist ökologisch, finanziell und im Hinblick auf die bilateralen Verhandlungen auch staatspolitisch ruinös. Die in unserem Antrag angesetzte Obergrenze von 6 Rappen dürfte zurzeit niemanden stören, denn ein Heraufsetzen käme ja nur in Frage, wenn ein tieferer Ansatz zur Erreichung der festgelegten Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik nicht ausreichen würde.

Weshalb ist uns der Minimalansatz von 3 Rappen so wichtig? Die Anfang Juli 1997 veröffentlichte Studie über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und die 40-Tonnen-Gewichtslimite zeigt deutlich, dass bei 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer zahlreiche negative Effekte auftraten und die Neat als 15-Milliarden-Geschenk an die EU abgeschrieben werden müsste. Auch mit einer LSVA in der Höhe von 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer wächst die Transportmenge auf der Strasse bis zum Jahre 2015 um fast 100 Prozent. Von einer ökologischen Verbesserung kann damit keine Rede sein.

Wichtig ist es, auch zu bemerken, dass in der Studie zusätzliche verschärfende Bedingungen seitens der EU noch nicht berücksichtigt sind, z. B. die Aufhebung des Kabotageverbotes oder die drohende Erhöhung des Maximalgewichtes auf 44 Tonnen.

Bezogen auf den Umlagerungseffekt geht die Studie von einem durchschnittlichen Gütermix aus. Wir müssen aber bedenken, dass gerade bei der Bahn die Nachteile gross sind, wenn die 28-Tonnen-Limite aufgehoben wird. Deshalb muss gesagt werden, dass mit einer LSVA von 2,5 Rappen die Bahn weit mehr Marktanteile verlieren würde, als es in der Studie prognostiziert ist. Die Strasse würde noch viel stärker mit LKW belastet, und weil für die Neat nur mit einer minimalen Rentabilität gerechnet werden müsste, könnte das Neat-Bauwerk zu einem A-fonds-perdu-Geschenk an die EU verkommen. Die 2,5 Rappen genügen zur Erreichung der Kostenwahrheit nicht. Unsere Aufgabe ist es aber, dahingehend eine Vorlage zu gestalten. Bei den Berechnungen des Bundes mit 2,5 Rappen sind nur die sicher bezifferbaren anfallenden externen Kosten einberechnet. Es fehlt die Berücksichtigung der Folgekosten, der externen Kosten von Ernte-, Wald- und Klimaschäden. Deshalb genügen 2,5 Rappen nicht.

Aus all diesen Gründen verlangt die Minderheit IV einen Tarifansatz von 3 bis 6 Rappen. Das fordern auch die Umweltorganisationen.

Mit einer zu tief angesetzten LSVA würden wir auch in den bilateralen Verhandlungen der Schweiz mit der EU ein falsches Signal setzen; die Vorredner haben es in ihren Voten teilweise erwähnt. Die Offerte der EU ist das eine, ein Gewinnen einer allfälligen Volksabstimmung in der Schweiz das andere. Eine tiefer angesetzte LSVA und dann ein entsprechendes Verhandlungsergebnis mit der EU würden – das ist kein Geheimnis – ein Referendum zum Verkehrsdossier provozieren. Ein Scherbenhaufen wäre vorprogrammiert. Dies können und wollen wir uns nicht leisten! Deshalb müssen alle, die an einem positiven Ausgang der bilateralen Verhandlungen interessiert sind, einem Minimaltarifansatz von 3 Rappen zustimmen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit IV zuzustimmen.

Theiler Georges (R, LU), Sprecher der Minderheit: Ich spreche im Namen der Minderheit V. Sie hatte die Chance, noch knapp auf dieser Fahne Platz zu finden.

Was verlangt die Minderheit V? Der Antrag ist eigentlich ein Eventualantrag zur Mehrheit. Falls die Mehrheitslösung angenommen werden sollte – was ich nicht hoffe –, soll der dritte Satz gestrichen werden. Der dritte Satz lautet: «Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif 3 Rappen.»

Wieso bin ich der Meinung, dass man diesen Satz, falls Sie der Mehrheit zustimmen, streichen soll? Der Bundesrat soll eine möglichst flexible Lösung erhalten. Die Bandbreite werden wir ja anschliessend hier in diesem Saal noch festlegen. Mit dem Antrag der Mehrheit der Kommission ist diese Flexibilität nicht mehr gegeben. Bei Abschaffung der 28-Tonnen-Limite müsste der Satz zwingend bei 3 Rappen liegen.

Ob die LSVA sinnvoll ist oder nicht und in welcher Höhe sie sinnvoll ist oder nicht, hängt wesentlich davon ab, ob die 28-Tonnen-Limite fällt oder eben nicht. Deshalb habe ich auch zu Artikel 25 – das werden Sie festgestellt haben – einen Antrag eingereicht, der die Einführung der LSVA in dieser Höhe zwingend an die Abschaffung dieser Limite bindet.

Der Bundesrat muss aber einen Freiraum haben. Wir hoffen alle, dass die Bahn ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern und erhöhen wird. Die Bahnreform wird sie dazu zwingen, wenn sie nicht selber das Nötige tut. Wenn aber die Bahntarife sinken, dann muss es doch auch möglich sein, die LSVA flexibel über die Zeitachse zu handhaben und allenfalls in einigen Jahren auch einmal zu senken. Wir müssen in diesem Bereich langfristige Überlegungen anstellen. Der Tarif einer LSVA muss auf diese Sicht ausgerichtet werden.

Frau Hollenstein, wenn man einfach annimmt, die Bahn sei heute so teuer, wie sie ist, und sie werde auf ewige Zeiten so teuer bleiben, dann geht man von falschen Voraussetzungen aus. Ich bin überzeugt, dass die Tarife sinken werden, wenn die ausländische Konkurrenz kommt. Dann muss man auch über die Höhe der LSVA diskutieren können. Ich bin überzeugt, dass auch Ihrem Minderheitsantrag von 3 bis 6 Rappen – der einer eigentlichen Thesaurierung gleichkommt – entgegengetreten werden muss.

Ich verschweige nicht, dass ich gegen die Beschlüsse der Mehrheit bin. Sie würden mir und Ihnen die Arbeit erleichtern und diese Debatte verkürzen, wenn Sie dem Antrag Bezzola oder dem Antrag der Minderheit II (Hegetschweiler) zustimmen. Dann wäre der von mir vertretene Minderheitsantrag obsolet. Ich könnte ihn zurückziehen, und wir könnten zum Mittagessen gehen.

Bezzola Duri (R, GR): Mein Minderheitsantrag soll eine Ergänzung und Änderung des Antrages der Mehrheit sein. Das heisst, ab dem Satz «Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung ...» gilt dann wieder der Text der Mehrheit.

Mit meinem Minderheitsantrag will ich die Höhe des Abgabesatzes aus dem Spannungsfeld «Diskriminierung der Binnenwirtschaft» einerseits und «bilateraler Vertrag mit der EU» andererseits herausnehmen. Die LSVA muss zwei gegensätzlichen Anliegen genügen; sie muss für die Binnenwirtschaft verkraftbar sein und einen wirksamen Schutz gegen die Transitlawine der «40-Tönnner» bilden. Damit ist eigentlich bereits gesagt, dass uns eine einheitliche Abgabe nicht ans Ziel führen wird. Entweder ist sie mit 3 Rappen pro Tonnenkilometer binnenwirtschaftlich zu hoch oder mit 2,5 Rappen verkehrs- und europapolitisch zu tief. 95 Prozent des Schwerverkehrs in der Schweiz sind Binnen-, Export- und Importverkehr. Somit entfallen nur 5 Prozent auf den eigentlichen alpenquerenden Transitverkehr.

Wenn wir eine allgemeingültige, flächendeckende Abgabe beschliessen, politisieren wir augenscheinlich an der Verkehrsrealität in der Schweiz vorbei. Beharren wir auf einer undifferenzierten Abgabe, werden Druckversuche der Strassenverkehrs- und Branchenverbände, aber auch der Regionen nicht ausbleiben oder sich verstärken. Dieser Umstand könnte zu einem generell tiefen Abgabesatz zwingen, ohne dass eine differenzierte LSVA auch für Fahrzeuge über 28 Tonnen gültig wäre. Der Ausweg wäre eine hohe Alpentransitabgabe, und diese würde wiederum weite Teile der südlichen Schweiz diskriminieren.

Mit meinem Antrag möchte ich Ihnen einen Weg aus dieser Sackgasse vorschlagen, nämlich einen tariffdifferenzierten Abgabesatz. Er sieht erstens eine Obergrenze von 2,5 Rappen für Fahrzeuge bis zu 28 Tonnen Gesamtgewicht vor. Dabei gehe ich davon aus, dass es sich bei der Gewichtsangabe um das Gesamtgewicht von Fahrzeugkompositionen handelt, also Zugfahrzeuge und Anhänger. Zweitens sieht er eine Obergrenze von 3 Rappen für Fahrzeuge ab 28 Tonnen Gesamtgewicht vor. Ein 40-Tonnen-Fahrzeug hat gegenüber einem 28-Tonnen-Fahrzeug eine bis zu 60 Prozent höhere Nutzlast. Das heisst, bei einem 28-Tonnen-Fahrzeug beträgt die Nutzlast etwa 14 Tonnen, bei einem 40-Tonnen-Fahrzeug etwa 26 Tonnen. 40-Tonnen-Fahrzeuge sind auf langen Strecken im Vorteil und werden im internationalen Transitverkehr vermehrt zum Zuge kommen. Die Produktivitätssteigerung wird sich in Form von Mehreinnahmen niederschlagen und die Kosten einer höheren LSVA in diesem Segment auffangen.

Die von mir vorgeschlagene Tariffdifferenzierung ist nicht diskriminierend, weil sie für alle gilt – und dies trotz anderslautenden Artikeln in verschiedenen Zeitungen diese Woche –, weil für ausländische und schweizerische Fahrzeuge die gleichen Bedingungen gelten. Die Spiesse sind also gleich lang. Auch schweizerische Transporteure werden 40-Tonnen-Fahrzeuge einsetzen, für die der höhere Abgabesatz gilt, genau gleich, wie für ausländische Unternehmungen ein tieferer Abgabesatz gilt, wenn sie mit einem 28-Tonnen-Fahrzeug durch die Schweiz fahren.

Aus innenpolitischen Gründen ist eine Abstufung der Abgabe unerlässlich. Schenkt man kürzlich publizierten Umfragen Glauben, will ein Grossteil unserer Bevölkerung an der 28-Tonnen-Limite festhalten. Mit einer höheren Besteuerung der «40-Tönnner» könnte man ein klares verkehrspolitisches Zeichen setzen. Dieses Zeichen würde verstanden, weil die Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene die Autobahnen entlastet, weil zusätzliche Bahndefizite vermieden werden können und weil die Finanzierung der grossen Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs nicht in Frage gestellt wird.

Die Obergrenze von 2,5 Rappen andererseits entspricht einer wesensgerechten Besteuerung unseres kleinräumigen Binnenverkehrs. Wesensgerecht ist sie deshalb, weil in bestimmten Branchen und Regionen der Schwerverkehr weder auf die Schiene noch auf produktivere 40-Tonnen-Fahrzeuge verlagert werden kann, weil einerseits die Strassen nicht für diese schweren Laster geschaffen sind und andererseits eine Bahninfrastruktur für Gütertransporte nicht vorhanden ist.

Ein Vergleich der Kosten für eine Transifahrt durch die Schweiz und durch das benachbarte Ausland zeigt ganz klar – wenn man die Zeit einbezieht –, dass die Kosten für eine Umfahrung höher sind. Gegenüber der vom Ständerat beschlossenen generellen Obergrenze der LSVA von 2,5 Rappen sind bei einer differenzierten LSVA mit Mehreinnahmen von etwa 12 Prozent zu rechnen, was etwa 180 Millionen Franken entspricht. Das sind Mehreinnahmen ohne empfindliche Belastung der Binnenwirtschaft. Eine abgestufte LSVA ermöglicht die schrittweise Öffnung unseres Strassennetzes für 40-Tonnen-Fahrzeuge, denn wir begegnen dem Produktivitätseffekt mit einer entsprechenden Abgabe. Eine abgestufte LSVA ist eine transparente, pragmatische und einfach umsetzbare verkehrspolitische Lösung. Ich bitte Sie auch im Namen der gesamten FDP-Fraktion, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Binder Max (V, ZH): Herr Bezzola, Sie haben gesagt, Sie glauben, dass die Frachterträge durch die 40-Tonnen-Lastwagen zunehmen würden. Man weiss, dass die Frachterträge in der EU mit den «40-Tönnnern» um 48 Prozent zurückgegangen sind. Woher nehmen Sie den Glauben, dass die Frachterträge der «40-Tönnner» gegenüber den «28-Tönnnern» massiv steigen werden? Ist es nicht eher so, dass die «40-Tönnner» dann zu tieferen Preisen fahren?

Bezzola Duri (R, GR): Eines ist sicher – ich habe das vorhin zu erklären versucht –: Die Nutzlast eines «40-Tönnners» ist bis zu 60 Prozent höher. Ein 40-Tonnen-Fahrzeug transportiert ungefähr 26 Tonnen, ein 28-Tonnen-Fahrzeug ungefähr 14 Tonnen. Daraus wird ersichtlich, dass die Transportkosten bei einem «40-Tönnner» wesentlich tiefer sind.

Studien haben auch gezeigt, dass ein grosser Teil der Transportvolumen mit leichten Fahrzeugen auf schwere Fahrzeuge verlagert werden – sicherlich nicht 100 Prozent, aber ein wesentlicher Teil. Deshalb muss man auch von Produktivitätsgewinnen sprechen, wenn man von Kostenzunahmen beim Gütertransport auf der Strasse spricht. Wenn man diese Rechnung nur bei den «40-Tönnnern» macht, dann stellt man fest, dass sich die Transportkosten gesamthaft reduzieren.

Giezendanner Ulrich (V, AG), Sprecher der Minderheit: Herr Bezzola, Ihre Theorie ist absolut richtig. Wie erklären Sie sich aber, dass eine Fracht mit einem 40-Tonnen-Lastwagen von Novartis in Basel nach Genf 980 Franken und nach Krefeld 850 Franken kosten würde? Mit 26 Tonnen haben Sie im innerschweizerischen Verkehr 840 Franken, mit 15 Tonnen 960 Franken zu bezahlen. Woher nehmen Sie nachher diese Gewinnabschöpfung?

Bezzola Duri (R, GR): Sie gehen davon aus, dass in Deutschland keine LSVA eingeführt wird und in der Schweiz eine LSVA von 3 Rappen pro Tonnenkilometer? (*Zwischenruf Giezendanner: Ja, natürlich!*)

Das ist natürlich so. Das geben wir zu. Wenn aber die in der Schweiz transportierte Menge mit einem schweizerischen oder deutschen Fahrzeug befördert wird, bezahlen beide gleichviel. Dass die Strecke Basel–Krefeld pro Kilometer günstiger zu stehen kommt, ist die Folge der deutschen Abgabepolitik. Diese Politik wird sich aber auch verändern.

Scherrer Jürg (F, BE): Ich weiss nicht, ob es Ignoranz, Unwissenheit oder Absicht ist. Aber die Votanten, die dauernd den Transitverkehr von Grenze zu Grenze mit der jetzigen Vorlage verwechseln, verkennen, dass es gar nicht um den grenzüberschreitenden Alpen transitverkehr geht; das ist

dann Inhalt der Alpentransitabgabe. Also verwechseln Sie nicht immer Äpfel mit Birnen!

Alle Anträge zu Artikel 8 erhöhen die Belastung der Transporte in der Schweiz. Die einzige Ausnahme ist der Antrag der Minderheit I (Giezendanner), mit dem der Minimalansatz bei einem 28-Tonnen-Fahrzeug «nur» zu einer Verteuerung von etwas mehr als 50 Prozent führen würde. Ob Sie dann die Güter per Bahn oder per Strasse transportieren, die volkswirtschaftlichen Kosten werden steigen. Jede höhere Abgabe mit dem Ziel, die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zu fördern, ist eine Lenkungsabgabe. Ich stelle einmal mehr fest, dass auch das verfassungswidrig ist, denn in der Verfassung findet sich nirgends eine Bestimmung, wonach Lenkungsabgaben zulässig sind. Sie erhöhen die Kosten der Volkswirtschaft und die Kosten der Strassentransporte unter Verkennung der Tatsache, dass die Schweizer Lastwagen schon heute gegenüber den Mitkonkurrenten in den europäischen Ländern wesentlich höher belastet werden. Die Folgen: Zunahme der Wirtschaftskrise und Arbeitslosigkeit.

Ich stelle hier und jetzt einmal mehr fest: An der heutigen miserablen Wirtschaftslage in der Schweiz ist dieses Parlament schuld, ist die Politik in diesem Land schuld, die permanent Entscheide gegen die Volkswirtschaft, gegen Arbeitsplätze und gegen die eigentlichen Interessen dieses Landes fällt. In Artikel 22 der Übergangsbestimmungen – es geht um Artikel 22 und nicht 23, sonst bitte ich mal darum, dass mir jemand diesen Artikel 23 zeigt; den gibt es in den Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung nicht! – ist festgelegt, dass die Verlagerung der Strassentransporte im grenzüberschreitenden Transitverkehr in zehn Jahren abgeschlossen sein muss. Aber wir wissen es alle – Sie wissen es, ich weiss es –: Um den Gütertransitverkehr auf die Schiene zu verlagern, brauchen wir die Neat nicht. Wir brauchen die Neat nicht, weil bereits die heutigen Kapazitäten zur Übernahme des jetzt auf der Strasse erfolgenden alpenquerenden Güterverkehrs ohne weiteres möglich ist. Wer das dem Volk nicht sagt, Herr Marti Werner, der betrügt! Wer betrügt, sollte mit Anschuldigungen von Zechprellerei an die Gegenpartei ein bisschen vorsichtiger sein!

Im übrigen zähle ich bei diesen Anträgen zu Artikel 8 Absatz 1 sowieso auf Ihre Unterstützung. Ich erinnere mich, dass Sie, Herr Marti, bei der Beratung des «Haushaltzieles 2001» letzte Woche sinngemäss gesagt haben, die Schweiz brauche eine Finanz- und Wirtschaftspolitik, die den Aufschwung unterstütze und nicht abwürge.

Wenn Sie jetzt diesen Anträgen zustimmen – einzige Ausnahme ist der Antrag der Minderheit I (Giezendanner) –, dann machen Sie genau das, was ich in meinem Eintretensvotum schon gesagt habe: Sie würgen den Aufschwung, sofern dieser überhaupt noch möglich ist, ab! Damit arbeiten Sie gegen die Interessen des Schweizer Volkes. Sie arbeiten gegen die Interessen des Schweizer Volkes, welches an einer Wirtschaft interessiert ist, die für die Zukunft in diesem Land genügend Arbeitsplätze garantiert.

Jetzt bin ich gespannt, wie die Sozialisten stimmen. Ich bin gespannt, ob sie nur das grosse Wort führen, wenn das Desaster da ist, oder ob sie helfen, die Probleme zu lösen – oder ob sie weiterhin daran interessiert sind, die Sache noch zu verschlimmern, damit sie sich, wenn die Resultate kommen, als Retter der Nation hervortun können, wenigstens verbal.

Die Fraktion der Freiheits-Partei wird bei allen Abstimmungen die jeweils günstigste Variante bevorzugen. Selbstverständlich werden wir den Antrag der Minderheit V (Theller) unterstützen.

Columberg Dumeni (C, GR): Ich will mich bemühen, wieder zur sachlichen Diskussion zurückzukehren. Artikel 8 bildet das Kernstück der Vorlage. Bereits die Kommission hat eine reiche Auswahl von Möglichkeiten zusammengestellt. Diese Angebotspalette würde noch durch einen Kompromissantrag von Herrn Bezzola bzw. der FDP-Fraktion angereichert. Leider lag dieser Antrag der Kommission nicht vor. Dies hätte unsere Arbeit erleichtert und beschleunigt. Aber auch in dieser Phase sind wertvolle und konstruktive Vorschläge sehr

willkommen, insbesondere wenn sie dazu dienen, die Probleme zu lösen.

Die CVP-Fraktion stimmt diesem Vermittlungsantrag zu, gleichzeitig ersuchen wir Sie, alle Minderheitsanträge abzulehnen. Die CVP-Fraktion stimmt diesem Vermittlungsantrag zu, weil er die wesentlichen Anliegen der CVP erfüllt. Das ist einmal der Maximalansatz von 3 Rappen für die schweren Laster von 40 Tonnen. Diese schweren Lastwagen werden unser Strassennetz zusätzlich belasten, was in breiten Bevölkerungskreisen Angst auslöst. Deshalb ist eine merkliche Belastung gerechtfertigt, Herr Scherrer. Nur mit dieser Massnahme wird eine Umlagerung von der Strasse auf die Schiene erfolgen. Diese zusätzliche Belastung ist sowohl betriebswirtschaftlich wie volkswirtschaftlich begründet, weil die «40-Töner» einen bedeutenden Produktivitätsgewinn bringen, und dieser Produktivitätsgewinn darf gewiss für die Finanzierung unserer wichtigen Infrastrukturvorhaben abgeschöpft werden. Gesamthaft werden somit die Transportkosten nur unwesentlich erhöht, trotz anderslautender Deklamationen der Opponenten.

Der Maximalansatz von 3 Rappen ist ferner nötig, um die erforderliche Flexibilität zu haben, dies insbesondere, weil es sich um eine gesetzliche Bestimmung handelt. Diese gesetzliche Bestimmung greift erst im nächsten Jahrzehnt und kann nur durch ein sehr zeitraubendes Prozedere geändert werden. Darum auch die Teuerungsklausel.

Sodann ist eine grössere Flexibilität auch für die bilateralen Verhandlungen mit der EU unerlässlich. Der Bundesrat benötigt unbedingt einen Spielraum, wenn er diese schwierigen Verhandlungen erfolgreich abschliessen will. Herr Bundesrat Leuenberger hat das heute morgen auch hervorgehoben.

Gewisse Kreise legen grosses Gewicht auf die Alpentransitabgabe. Aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassungen müssen Sie jedoch zur Kenntnis nehmen, dass diese sehr umstritten ist, und Sie haben heute morgen auch die Intervention von Herrn Cavadini gehört.

Demnach bitte ich, nicht allzu grosses Gewicht auf die ATA zu legen, sondern jetzt in erster Linie die LSVA richtig zu bemessen. Schliesslich brauchen wir das Geld – das müssen wir offen sagen –, um diese grossen Projekte im öffentlichen Bereich finanzieren zu können. Der Ansatz von 2,5 Rappen für die 28-Tonnen-Lastwagen ist eine geradezu geniale Idee. Sie ist sachlich begründet und erlaubt uns, auf die berechtigten Anliegen der Berg- und Randgebiete angemessenen Rücksicht zu nehmen.

Der Minimalansatz ist von untergeordneter Bedeutung, weil der Bundesrat in der Festsetzung dieser unteren Limite frei ist. Schliesslich hat dieser Antrag grosse Chancen, im Ständerat eine Zustimmung zu finden.

Der Antrag Bezzola beinhaltet die wichtigsten Anliegen der CVP-Fraktion, deshalb stimmen wir ihm zu.

Zwygart Otto (U, BE): Wir haben nun acht Möglichkeiten – denn ich nehme an, dass der bundesrätliche Antrag immer noch besteht –, eine Auswahlendung. Diese Auslegeordnung zeigt, dass hier scheinbar grosse Differenzen bestehen. Wenn wir auf die Kerngedanken gehen, dann sehen wir, dass wir trotzdem nicht so weit auseinanderliegen. Die Frage ist nämlich: Belastung des Schwerverkehrs, ja oder nein? Unsere Fraktion ist klar der Meinung, ja; denn die Spiesse der verschiedenen Verkehrsträger, der Schiene und der Strasse – im besonderen auch bei uns als Alpenland, das spezielle Belastungen zu tragen hat, auf der Strasse zum Beispiel –, sollten möglichst gleich lang gemacht werden. Unsere Fraktion ist andererseits realistisch genug, um zu erkennen, dass im Hinblick auf die Verhandlungen mit der EU hier gewisse Grenzen nicht überschritten werden dürfen.

Volkswirtschaftlich ist eine Abgabe verkraftbar. Die Transportkosten sind ja nicht der alleinige Faktor bei den Kosten irgendeines Produkts, sondern nur ein Teil, zum Teil nur ein sehr kleiner Teil. Im übrigen betonen auch wir, dass die Alpentransitabgabe auf einem anderen Blatt steht.

Eine besondere Bedeutung hat in dieser Diskussion die Gewichtslimite. Man braucht kein Prophet zu sein, um zu ahnen, dass die EU auf den 40 Tonnen – schon bald werden es

44 Tonnen sein – beharren wird. Aber die Aufgabe der 28-Tonnen-Limite muss ihren Preis haben. Deswegen ist die Bindung der Abgabe an die Gewichtslimite, wie das Herr Bezzola beantragt, nicht ungeschickt. Es fragt sich, ob die Höhe die richtige ist.

Die Festlegung der Obergrenze braucht auch irgendwo einen Spielraum. Da scheint mir auch die Frage offen, wo diese Grenze ist. Wenn wir eine Lenkungsabgabe wollen, die uns davor bewahrt, nicht schon bald von ständigen Verkehrsinfarkten auf der Strasse geplagt zu werden, darf aber auch die untere Grenze nicht zu tief angesetzt werden. Wir brauchen darum, unter anderem auch für die Bezahlung der öffentlichen Infrastrukturaufgaben, genügend Mittel. Untersuchungen haben bekanntlich gezeigt, dass die zusätzlichen Belastungen für die Strasse auch bei 3 Rappen pro Tonnenkilometer je nach Betrachtungsweise nicht übermässig gross sind.

Wenn wir nun die Auslegeordnung betrachten, so nimmt unsere Fraktion wie folgt Stellung:

An sich sind wir mehrheitlich für den Antrag der Minderheit III (Marti Werner), die eine sinnvolle Höhe beantragt, nämlich von 2,5 Rappen bis 4 Rappen. Der Antrag der Mehrheit, die 1,6 bis 3 Rappen beantragt, stellt wahrscheinlich den politischen Mittelweg dar; da hineingepackt müssen wir den Antrag Bezzola sehen, der auch in unserer Fraktion nicht vorgelegen hat. Beim Antrag Bezzola gilt es einzig darauf hinzuweisen, dass die Untergrenze von 0,6 Rappen zu tief angesetzt ist – auch nach den heutigen Überlegungen.

Unsere Fraktion befürwortet mit anderen Worten eine sinnvoll angesetzte Verkehrsabgabe, und wir hoffen, dass wir auch hier nicht am Schluss vor einem Patt stehen.

Friderici Charles (L, VD): On a l'impression ici qu'on ne parle que de transit et que cette redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ne concernera que le transit. Sachez que les 95 pour cent de la redevance sur les poids lourds liée aux prestations seront supportés par l'économie et les consommateurs suisses.

Dès lors, c'est vous, c'est l'industrie suisse qui paierez les 95 pour cent de 1 milliard, 1,2 milliard ou 1,8 milliard de francs qui sortiront de nos débats. Cela signifie que, suivant la solution que nous allons adopter, certaines régions – M. Columberg le reconnaît, ainsi que le Conseil fédéral en page 34 du message – comme les Grisons et le Tessin seront spécialement touchées. Je vous vois déjà monter à la tribune après l'introduction de la taxe poids lourds pour demander des subventions supplémentaires pour les régions de montagne. Je peux vous dire que je serai là le premier à les refuser!

Concernant les gains de productivité: qui doivent être les bénéficiaires de ces gains de productivité? Tout au long de ces dernières années, les consommateurs ont directement profité des gains de productivité qui se sont réalisés dans l'économie. Je pense à un bien de consommation relativement courante comme un poste de télévision: vous disposez aujourd'hui d'un poste de télévision couleur pour moins cher qu'un poste de télévision noir et blanc il y a quelques dizaines d'années. Là aussi, vous êtes directement bénéficiaires de ces gains de productivité.

En voulant taxer les poids lourds, on va pénaliser notre économie qui va perdre de sa compétitivité. J'aimerais vous donner ici quelques comparaisons Internationales: actuellement, la taxe routière forfaitaire pour un camion de 28 tonnes est d'un montant d'environ 4000 francs suisses. Aujourd'hui, l'eurovignette, dans les cinq pays de l'Union européenne qui l'appliquent, est de 2063 francs, donc la moitié. Les taxes sur les carburants en Suisse sont plus élevées que dans tous les pays de l'Union européenne. Aujourd'hui, le litre de carburant diesel en Suisse s'achète environ à 1,25 franc alors qu'il est entre 1,05 et 1,10 franc en France. Si nous prenons l'imposition totale, le carburant et les taxes routières, un camion qui parcourt 80 000 kilomètres paie aujourd'hui une charge fiscale d'environ 30 000 francs; en partant de 2,5 centimes la tonne-kilomètre, c'est insignifiant, mais si on doit les multiplier par 28 ou par 40, cela représente au moins 1 franc par

kilomètre. Il faudra compter avec une augmentation de l'ordre de 80 000 francs pour ce même véhicule.

J'en parlais avec l'un de nos collègues de la commission qui est responsable d'une entreprise générale de construction et qui a également des véhicules. Je lui disais que la fiscalité allait plus que tripler sur ses véhicules et que, pour finir, alors qu'il avait aujourd'hui un chiffre d'affaires de 140 000 ou 150 000 francs avec un véhicule, il devrait réaliser, d'ici à l'introduction de la taxe poids lourds, un chiffre d'affaires de 230 000 francs, dont plus de la moitié serait reversée à l'Etat. A ceci, on nous rétorque qu'il y a des péages dans les différents pays. J'ai déjà eu l'occasion de le dire ce matin: le péage moyen en France est de l'ordre de 25 centimes par kilomètre, mais les véhicules et surtout les véhicules de chantier n'utilisent que rarement l'autoroute, donc ils ne sont pas soumis à ces péages, alors qu'en Suisse ils le seraient.

C'est l'ensemble de l'économie suisse, l'ensemble des consommateurs qui vont supporter cette nouvelle charge fiscale. Il ne s'agit donc pas d'une charge sur le trafic routier lourd, il s'agit d'un impôt de consommation comme la TVA, avec le seul inconvénient que cet impôt de consommation n'est pas déductible et qu'il va pénaliser les investissements dans notre pays.

Nous avons ici différentes propositions. Le groupe libéral se rangera, dans les différentes oppositions des minorités qui seront proposées, toujours du côté de la minorité la plus faible, c'est-à-dire qu'il privilégiera d'abord la minorité I, si celle-ci est éliminée, la minorité II et ainsi de suite.

Un dernier mot sur la proposition Bezzola: à première vue, la proposition Bezzola est une bonne idée, mais elle enfonce une porte ouverte. Pourquoi limiter à 2,5 centimes pour les véhicules de 28 tonnes et augmenter à 3 centimes pour les véhicules de 40 tonnes? L'augmentation sera de toute façon là, Monsieur Bezzola. Admettons que nous ayons une taxe de 2,5 centimes: cela représente pour un camion de 28 tonnes 70 centimes par kilomètre; si au lieu d'utiliser un camion de 28 tonnes, vous utilisez un camion de 40 tonnes, cela vous fera 1 franc du kilomètre; donc, il y aura automatiquement une augmentation. Par votre proposition, vous allez faire l'inverse de ce qui est recherché aujourd'hui par les entrepreneurs de transports et par l'économie, c'est-à-dire limiter au maximum les déplacements de véhicules. En ayant une charge relativement plus faible pour les camions plus petits, vous n'aurez pas l'utilisation du véhicule la plus respectueuse de l'environnement. Pour cette raison, le groupe libéral ne votera pas votre proposition.

Hämmertele Andrea (S, GR): Wir haben in der Kommission sehr ausführlich und gründlich über die Höhe dieser LSWA gesprochen. Aus diesen Diskussionen sind der Mehrheitsantrag und vier Minderheitsanträge entstanden. Der Mehrheitsantrag wurde von der SP, der CVP und den Grünen entwickelt und auch durchgesetzt. Die FDP und SVP wollten möglichst tief fahren, Sie ersehen dies aus den entsprechenden Minderheitsanträgen. In der Zwischenzeit nun ist die FDP offensichtlich über die Bücher gegangen und hat mit Hilfe ihres Uner Parteipräsidenten die wirkliche Dimension dieser Geschichte erkannt. Ihr sogenannter Kompromissvorschlag ebnet den Weg für eine vernünftige, offene Diskussion über dieses Thema. Nur möchte ich die Herren Theiler und Hegetschweiler bitten, einen Tatbeweis zu erbringen, dass die FDP tatsächlich auf die neue Linie, vertreten durch Herrn Bezzola, eingeschwenkt ist. Dies tun Sie, indem Sie Ihre Minderheitsanträge zurückziehen.

Welches sind die Kriterien für die Höhe einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe? Erstes Kriterium ist der Verlagerungseffekt auf die Schiene. Zweites Kriterium ist die Kompensation des Produktivitätsgewinns bei der Zulassung von «40-Tönnern». Das dritte Kriterium ist eine kohärente Politik bei den bilateralen Verhandlungen. Unter Berücksichtigung all dieser Kriterien ist die Lösung der Mehrheit dringend erforderlich, sie ist eigentlich das Minimum.

Die Verlagerung wird wenigstens nicht behindert, es gibt kein Element der Diskriminierung im Antrag der Mehrheit, und der Produktivitätsfortschritt bei der Zulassung von «40-Tönnern»

wird knapp kompensiert. Die Behandlung der «40-Töner» wird im Gesetz festgelegt; sie werden auch korrekt behandelt, nämlich mit 3 Rappen Abgabe.

In bezug auf die bilateralen Verhandlungen ist die Lösung der Mehrheit ebenfalls eine Minimallösung. Bundesrat Leuenberger hat es gesagt, 3 Rappen bedeuteten eine Durchfahrtsgebühr von 360 Franken. Es braucht also neben dieser Sockelabgabe von 360 Franken noch mehr, wenn wir in Brüssel das Verhandlungsergebnis wollen, das wir – die meisten von uns jedenfalls – anstreben. Also braucht es zusätzlich eine Alpentransitabgabe (ATA). Ich bin ja schon erstaunt, wie das immer läuft. Jetzt wird die ATA von allen möglichen Leuten hochgelobt, die eigentlich die LSAV nicht wollen. Man sagt, man wolle dann eine hohe ATA, wenn wir eine tiefe LSAV hätten. Wenn dann aber die ATA zur Diskussion steht, wird sie verrissen – so geschehen im Vernehmlassungsverfahren –, dann heisst es, eine ATA sei diskriminierend, das wolle man nicht, wir hätten geschlechter eine höhere leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingeführt. Das geht natürlich nicht!

Der Antrag der Minderheit III (Marti Werner) ist aus unserer Sicht der beste Antrag. Er bringt tatsächlich die richtige Lösung, er bringt auch den nötigen Spielraum für den Bundesrat. Bei allen anderen ernsthaften Anträgen ist der Bundesrat nämlich immer sofort am Anschlag, nämlich bei den 3 Rappen. Höher kann er gar nicht gehen.

Gestatten Sie mir noch ein paar Worte zum Antrag Bezzola: Der Antrag Bezzola ist sehr intelligent. Das, was Herr Bezzola beantragt, ist aber leider durchschnittlich einen halben Rappen zu tief. In Kombination mit dem Antrag der Minderheit III (Marti Werner) würde er echt Sinn machen. Er hat noch einen zweiten Nachteil: Er ist tendenziell leicht diskriminierend, weil er den schweizerischen Binnenverkehr tendenziell leicht entlastet und den Transitverkehr tendenziell leicht höher belastet. Damit können wir aber ohne weiteres leben. Das Problem des Antrages Bezzola besteht einfach darin, dass er leicht unter der untersten Grenze liegt.

Zum «Rappenspalterantrag» der Minderheit I (Giezendanner): Er verfehlt tatsächlich alle Ziele und entspricht keinem der von mir vorhin erwähnten Kriterien. Er ist mit Blick auf die gesamtwirtschaftlichen und gesamtpolitischen Interessen unbrauchbar. Hingegen entspricht er sehr wohl den geschäftlichen Partikularinteressen von Herrn Giezendanner. Ich finde diese Art von Interessenvertretung hier im Saal und erst recht beim Lobbying in Brüssel unter dem Deckmantel der Legitimation eines Nationalrates peinlich und schamlos! Dieser Antrag verdient es, hier im Nationalrat deutlich abgelehnt zu werden. Vor dem Volk hätte er nicht den Hauch einer Chance!

Zusammengefasst: Erste Priorität hat für uns der Antrag der Minderheit III (Marti Werner), zweite Priorität hätte der Antrag der Mehrheit der Kommission, und zur Not könnten wir auch mit dem Antrag Bezzola leben. Alles andere ist für uns unannehmbar.

Vetterli Werner (V, ZH): Die SVP-Fraktion hat diese Frage an Ihrer Fraktionssitzung besprochen. Sie ist zu folgendem Schluss gekommen:

Erste Priorität hat für uns die Minderheit I (Giezendanner) mit 0,3 bis 1,3 Rappen. Zweite Priorität hat die Minderheit II (Hegetschweiler) mit 0,6 bis 2,6 Rappen. Auf alle Fälle unterstützen wir den Minderheitsantrag V (Theiler).

Begründung: Wir möchten den Schaden möglichst in Grenzen halten. Und damit meine ich nicht den Schaden für die Transportunternehmen, die Carhaite, Fuhrhalter. Sie werden diese Mehrbelastung – das ist doch eine Selbstverständlichkeit – auf die verladende Industrie abwälzen, und die verladende Industrie wird sie am Schluss dem Konsumenten weitergeben. Damit gefährden und verschlechtern wir den Wirtschaftsstandort Schweiz ganz allgemein und führen eine Mehrbelastung der Konsumenten herbei. Also möglichst wenig schädigen und die Bundesverfassung möglichst wenig strapazieren!

Wieso unterstützen wir die Minderheit V (Theiler)? Wir sind aus folgenden Gründen für die Streichung des dritten Satzes:

Ich weiss nicht, warum alle Leute meinen, wenn die Limite auf 40 Tonnen erhöht werde, würden alle Lastwagen mit 40 Tonnen Gesamtgewicht herumfahren. Das ist völlig falsch. In der Praxis wird es folgendermassen sein: Jemand, der einen Lastwagen hat, der für 40 Tonnen zugelassen ist, und Hühnerfedern oder Styropor transportiert, hat vielleicht eine Tonne Last und wird für 40 Tonnen belastet. Das ist nicht logisch, nicht gerecht. Wir meinen, dass nicht nur das zugelassene Höchstgewicht, sondern auch das Volumen berücksichtigt werden müsste; sonst ist die Lösung schlecht. Wir sind auch der Meinung, die emissionsabhängige Ausgestaltung ist nicht nötig. Wir haben sie bereits in Artikel 6 berücksichtigt.

Noch einmal: Mit der Belastung nach Gesamtgewicht des Lastwagens werden wir natürlich vor allem die Randgebiete ganz stark zusätzlich belasten. Lesen Sie z. B. die Botschaft, Seite 34! Da schreibt der Bundesrat: «Allerdings sind einzelne Regionen in den Kantonen Graubünden, Tessin, Wallis überdurchschnittlich betroffen. Dort erreicht die Mehrbelastung je Arbeitsplatz zwischen 650 und rund 1000 Franken.» Merken Sie sich doch diese Zahlen!

Deshalb sind wir für die Minderheit I (Giezendanner), für den geringsten Schaden, und unterstützen auch die Minderheit V (Theiler). Wenn die Minderheit I nicht durchkommt, was eher anzunehmen ist, dann unterstützen wir die Minderheit II (Hegetschweiler).

Christen Yves (R, VD): Je m'exprime sur la proposition de minorité II. Bien entendu, le groupe radical-démocratique soutiendra une redevance maximum de 2,5 centimes. M. Hegetschweiler a défendu cette proposition d'amendement avec suffisamment d'arguments pour que je n'y revienne pas.

Par contre, j'aimerais dire quelques mots sur la proposition Bezzola. Personne n'y avait pensé; c'est un peu comme l'oeuf de Colomb. Cette proposition est intelligente, cela a été dit. Elle est certes accessoire, mais importante pour le trafic intérieur et donc pour les consommateurs. La redevance de 3 centimes représente une augmentation du coût du transport à la tonne de 50 pour cent. Ce renchérissement devrait théoriquement, cela a été dit souvent, être compensé par une augmentation du tonnage autorisé, dans bien des cas sur le même camion. Mais pour les petits transporteurs, les transports sur courtes distances, les transports dans les vallées, dans les régions périphériques, ainsi que les transports de marchandises volumineuses, l'augmentation de tonnage ne pourra pas être exploitée totalement – cela a été dit par bien des orateurs ici. Pour eux, l'amélioration moyenne de rendement pourrait, selon une estimation grossière, ne pas dépasser dans certains cas 25 pour cent, d'où également un renchérissement pouvant aller jusqu'à 25 pour cent.

Je prends un exemple à l'appui de ma démonstration. Un camion de 28 tonnes roulant 50 000 kilomètres par an paiera, avec une redevance de 3 centimes tonne-kilomètre, un montant de 84 centimes au kilomètre, c'est-à-dire 42 000 francs par an, alors que – je le rappelle – il paie aujourd'hui 4000 ou 5000 francs avec la taxe forfaitaire. Avec la proposition Bezzola qui prévoit 2,5 centimes jusqu'à 28 tonnes sa redevance sera de 37 000 francs, soit 7000 francs de moins. Cela reste considérable et un transporteur ne choisira cette solution que s'il a la certitude qu'il ne peut pas tirer profit de l'augmentation de tonnage qui lui est offerte. Il s'agit donc d'une petite compensation que nous devons alors lui accorder.

Cette solution est-elle discriminatoire ou non eurocompatible? M. Hämmeler s'est exprimé à ce sujet. Moi, je ne suis ni juriste ni docteur en transports européens, mais je constate que les Européens qui livreront des marchandises légères – on a parlé des plumes des édrédons nordiques par exemple – choisiront automatiquement la solution de la limite à 28 tonnes pour payer moins de taxes. On ne saurait donc considérer cet abattement comme une mesure de protection du marché intérieur.

Je vous recommande donc vivement de soutenir la proposition Bezzola.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: Après cette longue discussion sur l'article 8, qui a bien reproduit l'ensemble des considérations que nous avons eu l'occasion et le plaisir d'entendre aussi en commission à quelques rares exceptions près, je peux être assez bref.

Tout le monde admet que le taux minimal de la taxe n'est finalement pas vraiment significatif; il doit en tout cas permettre le passage de la taxe forfaitaire doublée vers la taxe liée aux prestations. La vraie bataille se joue autour du taux maximal. Là, au nom de la majorité de la commission, je dois en tout cas souligner encore une fois que les 3 centimes représentent un élément essentiel pour cette loi et pour la politique des transports. Ces 3 centimes correspondent entre autres à ce que l'Union européenne est disposée à accepter de la part de la Suisse, et on sait aussi qu'ils permettent de rétablir les conditions de concurrence entre la route et le rail, ce qui est finalement un des buts de cette opération.

Cette limite maximale de 3 centimes figure seulement dans la proposition de la majorité de la commission et dans celle de M. Bezzola. Toutes deux ont donc cet objectif en commun. Mais la proposition Bezzola n'était pas disponible en commission, on n'en a donc pas parlé, et je ne peux pas dire ce que la commission en pense. Ayant suivi d'assez près le débat, comme vous pouvez l'imaginer, pendant les trois jours de travail de la commission, je peux aussi prévoir que la volonté de convergence qui se manifestait dans la commission, la volonté de garantir un consensus suffisant pour cette loi, aurait vraisemblablement permis un débat très constructif au sujet de cette proposition Bezzola.

Donc, au nom de la majorité de la commission, je vous propose évidemment de soutenir la proposition de la majorité. La proposition Bezzola, qui peut représenter pour tout le monde un point d'arrivée dans ce débat et dans la recherche d'une décision ayant une chance politique d'aboutir, représente sans doute une contribution très intéressante et, si on en arrive là, personnellement je la soutiendrai.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: Ich bitte Sie, dem Mehrheitsantrag zu folgen, also einen Mindestsatz von 1,6 Rappen und einen Höchstsatz von 3,0 Rappen vorzusehen, und die übrigen Anträge abzulehnen.

Noch kurz zu drei Punkten aus der Debatte:

1. Zur Frage, bei welchem Satz effektiv ein Umlagerungseffekt stattfindet: Wenn wir die 28-Tonnen-Limite ohne weitere Massnahmen beibehalten, können wir aufgrund aller Prognosen feststellen, dass die Fahrleistungen auf der Strasse zunehmen und die Fahrleistungen der Schiene plus/minus stagnieren würden. Wenn eine Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen ohne weitere Massnahmen käme, würden die Bahnen einen Ertragsverlust von bis zu 300 Millionen Franken einfahren. Der Einzelwagenladungsverkehr würde die kritische Grösse erreichen. Man würde zudem zahlreiche private Anschlussgeleise in ihrer «Halbwegsrentabilität» gefährden. Das wollen wir nicht.

Falls die Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen kommt, und sich beim Strassenverkehr die Transportkosten reduzieren lassen – indem die Nutzlasten steigen und weniger Fahrten ausgeführt werden müssen –, braucht es mindestens 3 Rappen pro Tonnenkilometer, damit der Wettbewerbsvorteil der Strasse gegenüber der Schiene knapp kompensiert werden kann. Übrigens können Sie auch in einer Studie der Astag nachlesen, dass bei 2,5 Rappen die Umlagerung zu tief ist und die Strassenfahrleistungen enorm zunehmen.

2. Wir haben in der Sommersession beschlossen, dass wir die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs finanzieren wollen, insbesondere mit der LSVA. Ein Drittel davon geht an die Kantone für den Strassenbau und -unterhalt. Wenn wir pro Jahr 1,5 Milliarden Franken für die FöV brauchen, ist eine LSVA von 3 Rappen erforderlich. Alles andere ist zu wenig.

3. Zur EU und den bilateralen Verhandlungen: Ich habe in der Eintretensdebatte gesagt, das letzte Angebot der Schweiz sei 460 Franken gewesen. Nun kann doch niemand dafür eintreten, dass man innenpolitisch einen Satz beschliesst, der zu tieferen Beträgen führt, als man sie in den bilateralen Verhandlungen herausholen will. Das wäre ein

klarer Rückenschuss gegenüber dem Bundesrat und gegenüber unseren Unterhändlern. Wir wollten das in der Kommission mehrheitlich explizit nicht.

Der Ständerat hat 2,5 Rappen LSVA beschlossen. Im Transit bezahlen «40-Töner» 300 Franken, wenn Sie von 300 Kilometern Fahrt ausgehen. Dieser Betrag ist um 160 Franken zu tief. Einer LSVA von 3,0 Rappen entsprächen 360 Franken, wozu noch die ATA käme. So hoch müssen wir auf alle Fälle gehen.

Zum Antrag Bezzola: Dieser Antrag lag der Kommission nicht vor. Wir konnten also eine gewichtsdifferenzierte LSVA nicht diskutieren. Ich bitte Sie aber im Sinne der Mehrheit, diesen Antrag – auch wenn er eigentlich raffiniert ist – abzulehnen, dies aus zwei Gründen:

Erstens verlieren wir mit dem Antrag Bezzola Einnahmen. Diese sind nicht vollständig quantifiziert, bewegen sich aber sicher in der Grössenordnung von 80 bis 100 Millionen Franken. Die Variante Bezzola bringt allerdings mehr – das muss ich zugeben – als die Variante des Ständerates. Insofern dürfte er dem Beschluss des Ständerates vorzuziehen sein. Zweitens stellt sich im Zusammenhang mit dem Antrag Bezzola die Frage, wie weit er diskriminierend ist. Sie wissen, dass der Transit insbesondere von ausländischen Camionneuren bestritten wird. Dass die EU eine solche Bestimmung vermutlich als diskriminierend interpretieren wird – die Schweizer Camionneure setzen im Binnenverkehr eher Fahrzeuge mit einem Höchstgewicht von 28 Tonnen oder weniger ein und würden dann in den Genuss eines tieferen Satzes kommen –, kann man aus den heutigen Verhandlungen schon heraushören.

Ich bitte Sie also, nachher in der Kaskadenabstimmung der Mehrheit zuzustimmen, wobei es sich stets die obere Grenze von 3 Rappen und die untere Grenze von 1,6 Rappen vor Augen zu halten gilt.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Das Interesse des Bundesrates ist im Prinzip dasjenige, einen möglichst grossen und weiten Rahmen und möglichst wenig fixe Beschränkungen zu haben, weder nach unten noch bei einer bestimmten Gewichtsklasse, noch nach oben. Die Vorschläge in diesen verschiedenen Anträgen, soweit sie über 3 Rappen gehen, erachten wir als zu hoch. Schliesslich soll die Vorlage auch noch mehrheitsfähig sein. Mit 3 Rappen wird sie das sein. Aber wenn man auf 4 oder 6 Rappen hinaufgeht, würden die Rechnungen nicht nur für Transittfahrten, sondern auch für Binnenfahrten doch allzu gewaltig aussehen, auch wenn der Bundesrat den Rahmen vielleicht gar nicht ausschöpfen würde. Höher als 3 Rappen sollten Sie nicht gehen. Es gibt dafür die Teuerungsklausel, die zu unterstützen ich Sie schon jetzt ersuche.

Wenn Sie eine Obergrenze von 3 Rappen bestimmen und der Bundesrat diese 3 Rappen tatsächlich in Anspruch nähme, würde das zu Einnahmen von 1,8 Milliarden Franken führen. Davon sind zwei Drittel, 1,2 Milliarden, für die Projekte des öffentlichen Verkehrs bestimmt und 0,6 Milliarden Franken für die Kantone. Würden Sie nur auf 2,5 Rappen gehen, so betrügen die Einnahmen 1,55 Milliarden Franken, wovon 1 Milliarde für die Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs wären und 0,5 Milliarden Franken an die Kantone gingen. Umgerechnet auf die Transittfahrt würden 3 Rappen einen Preis von 360 Franken, 2,5 Rappen einen Preis von 300 Franken bedeuten.

Es gab während der ganzen Debatte immer wieder die Frage nach den Endkosten bei einem Produkt. Wieviel bezahlt die Konsumentin und der Konsument? Die Auskunft, welche ich auf die spontane Zwischenfrage gegeben habe, war durchaus richtig, nur muss man es etwas differenziert ansehen. Es hängt natürlich vom Gewicht jedes einzelnen Produktes ab. Ausgerechnet wurde in unseren Diensten das Beispiel eines Joghurts. Ein Joghurt, das 80 Rappen kostet, würde bei einer LSVA von 2,5 Rappen 0,072 Rappen mehr kosten. Das ist weniger als 0,8 Promille, also weniger als man Alkohol im Blut haben darf.

Nun geht es noch um die Frage des Splittings in eine Alpen-transitabgabe einerseits und in eine leistungsabhängige

Schwerverkehrsabgabe andererseits. Hier kann ich Ihnen mitteilen, dass das Vernehmlassungsverfahren zum Alpenschutzartikel ergeben hat, dass sich eine grosse Mehrheit – unter anderem 12 Kantone und auch die Bundesratsparteien FDP, CVP, SP – für eine hohe LSVA und eine tiefe Alpenstrassenabgabe ausgesprochen hat. Eine Minderheit – die SVP und die Liberalen, einzelne Kantone sowie die Strassenverbände – will das Gegenteil, eine hohe Alpenstrassenabgabe und eine niedrige LSVA. Für die bilateralen Verhandlungen spielt das aber keine Rolle, weil hier nur die obere Belastungsgrenze wichtig ist.

Es wurde die Frage aufgeworfen, ob der Antrag Bezzola diskriminierend sei oder von der EU als diskriminierend empfunden werden könne oder nicht. In rein rechtlicher Hinsicht ist er sicher nicht diskriminierend. Er macht einfach einen Unterschied zwischen leichteren und schwereren Lastwagen. Da muss man sehen, dass die EU auch keine eindeutige Haltung hat. Je nach Mitgliedstaat sind die Interessen verschieden. Italien beispielsweise hat ein Interesse daran, dass weniger schwere Lastwagen – 28 Tonnen und darunter – nicht allzu stark belastet werden, weil es um die Struktur seines Gewerbes Angst hat. Ich könnte aber jetzt nicht mit gutem Gewissen sagen, der Antrag Bezzola sei so diskriminierend, dass er auf keinen Fall in Frage käme.

Gesamthaft sind sieben Anträge gestellt, wenn man den Antrag Bezzola dazu nimmt. Im übrigen steht auch der Entwurf des Bundesrates noch auf der Fahne. Ich gebe Ihnen gerne meine Prioritäten bekannt: Am besten ist natürlich wie immer der Entwurf des Bundesrates. Er ist aber so gut, dass er gewissermassen schon ausser Konkurrenz ist; im Abstimmungsverfahren der Präsidentin ist er schon gar nicht mehr vorgesehen. Ich verzichte also darauf, ihn einer Abstimmung zu unterstellen. Es wäre auch schade um seine gute Formulierung.

Ich würde also sagen: Stimmen Sie dem Antrag der Mehrheit zu; das ist mein Favorit. Unmittelbar danach kommt der Antrag Bezzola; auch damit könnte der Bundesrat gut leben.

Präsidentin: Wir kommen zur Bereinigung. Der Antrag der Minderheit V (Theiler) ist zurückgezogen worden.

Erste, namentliche Eventualabstimmung
Premier vote préliminaire, nominatif
(Ref.: 1217)

Für den Antrag der Minderheit I stimmen:
Votent pour la proposition de la minorité I:

Aregger, Bangerter, Baumann Alexander, Baumberger, Bezzola, Binder, Blaser, Bonny, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Cavadini Adriano, Christen, Couchepin, Dettling, Dreher, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Eggly, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Gadiant, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Guisan, Gusset, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Heim, Hess Peter, Hochreutener, Köfmeier, Kühne, Kunz, Lachat, Lauper, Leu, Leuba, Maitre, Maspoli, Maurer, Moser, Mühlmann, Müller Erich, Nebiker, Oehrl, Philipona, Randegger, Ruckstuhl, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlier, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Simon, Speck, Stamm Luzi, Steinegger, Steinemann, Steiner, Stucky, Theiler, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Vogel, Waber, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wittenwiler, Wyss (93)

Für den Antrag der Minderheit IV stimmen:
Votent pour la proposition de la minorité IV:

Aeppli, Aguet, Alder, Banga, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguellin, Berberat, Bircher, Borel, Bühlmann, Burgener, Carobbio, Cavalli, Chiffelle, Columberg, David, de Dardel, Deiss, Diener, Dormann, Düнки, Fankhauser, Fasel, Fässler, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Jost, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jutzet, Keller, Leemann, Leuenberger, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Müller-Hemmi, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Renwald, Roth, Ruffy, Semadeni, Spielmann, Steffen, Strahm, Stump, Thanei,

mann, Leuenberger, Lötscher, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Müller-Hemmi, Ostermann, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Renwald, Roth, Ruffy, Semadeni, Spielmann, Steffen, Strahm, Stump, Thanei, Thür, Tschäppät, Vermot, Vollmer, von Allmen, von Felten, Weber Agnes, Widmer, Wiederkehr, Zapfl, Zbinden, Zwygart (78)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Caccia, Comby, Ducrôt, Dupraz, Engler, Hochreutener, Langenberger, Loretan Otto, Nabholz, Pelli, Pini, Raggenbass, Schmid Odilo, Suter, Tschopp (15)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Blocher, Eymann, Gross Andreas, Hess Otto, Imhof, Jeanprêtre, Ledergerber, Loeb, Meyer Theo, Pidoux, Ruf, Teuschler, Ziegler (13)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith (1)

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit I 90 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III 84 Stimmen

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II 135 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I 49 Stimmen

Vierte Eventualabstimmung – Quatrième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 95 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II 91 Stimmen

Definitive, namentliche Abstimmung

Vote définitif, nominatif

(Ref.: 1225)

Für den Antrag Bezzola stimmen:

Votent pour la proposition Bezzola:

Aregger, Bangerter, Baumann Alexander, Baumberger, Bezzola, Binder, Bircher, Blaser, Bonny, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Caccia, Cavadini Adriano, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, David, Deiss, Dettling, Dormann, Dreher, Ducrot, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Eggly, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Gadiant, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Guisan, Gusset, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Heim, Hess Peter, Hochreutener, Köfmeier, Kühne, Kunz, Lachat, Langenberger, Lauper, Leu, Leuba, Loeb, Loretan Otto, Lötscher, Maître, Maspoli, Maurer, Moser, Mühlmann, Müller Erich, Nabholz, Nebiker, Oehrl, Pelli, Philipona, Pini, Raggenbass, Randegger, Ratti, Ruckstuhl, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlier, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Simon, Speck, Stamm Luzi, Steinegger, Steinemann, Steiner, Stucky, Suter, Theiler, Tschopp, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Vogel, Waber, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wittenwiler, Wyss, Zapfl (117)

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aeppli, Aguet, Alder, Banga, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguellin, Berberat, Borel, Bühlmann, Burgener, Carobbio, Cavalli, Chiffelle, de Dardel, Diener, Düнки, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fischer-Hägglingen, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Jost, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jutzet, Keller, Leemann, Leuenberger, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Müller-Hemmi, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Renwald, Roth, Ruffy, Semadeni, Spielmann, Steffen, Strahm, Stump, Thanei,

Thür, Tschäppät, Vermot, Vollmer, von Allmen, von Felten,
Weber Agnes, Widmer, Zbinden, Zwygart (68)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Ostermann, Wiederkehr (2)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:
Blocher, Eymann, Gross Andreas, Hess Otto, Imhof, Jean-
prêtre, Ledergerber, Meyer Theo, Pidoux, Ruf, Teuscher,
Ziegler (12)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Stamm Judith (1)

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

96.077

**Leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe.
Bundesgesetz**

**Redevance sur le trafic
des poids lourds liée aux prestations.
Loi fédérale**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 2104 hiervor – Voir page 2104 ci-devant

Art. 8 Abs. 1 bis, 2, 3

Antrag der Kommission

Abs. 1 bis

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Christen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk, Theiler, Vetterli, Vogel)
.... differenzieren.

(Rest des Absatzes streichen)

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Hasler Ernst

Abs. 2

....

e. (neu) die entsprechende Besteuerung in der EU.

Art. 8 al. 1 bis, 2, 3

Proposition de la commission

Al. 1 bis

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Christen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk, Theiler, Vetterli, Vogel)
.... catégorie de véhicules.

(Biffer le reste de l'alinéa)

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Hasler Ernst

Al. 2

....

e. (nouvelle) prend en considération l'imposition correspondante en vigueur dans l'Union européenne.

Abs. 1 bis – Al. 1 bis

Fischer-Seengen Ulrich (R; AG), Sprecher der Minderheit:
Sie haben über den Tarif entschieden. Nun geht es noch

darum, ob der Bundesrat die Kompetenz haben soll, diesen Tarif der Teuerung anzupassen.

Gemäss Ständerat und Kommissionsmehrheit soll dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt werden, den Tarif in dem von Ihnen bestimmten Rahmen der Teuerung anzupassen. Damit wird der bereits grosse Spielraum des Bundesrates noch einmal grösser. Die eidgenössischen Räte würden mit dieser Kompetenz eine weitere Möglichkeit der Einflussnahme an den Bundesrat abgeben. Allerdings gehen Ständerat und Kommission nicht so weit wie der Bundesrat selber, der ja die volle Kompetenz zur Festlegung des Tarifes beansprucht hat. Gemäss Ständerat soll der Bundesrat immerhin die zusätzliche Kompetenz haben, den Satz ab dem Jahr 2005 der Teuerung anzupassen.

Das geht meines Erachtens und gemäss Auffassung der Minderheit zu weit. Eine Teuerungsklausel in einem Gesetz ist grundsätzlich problematisch. Man soll in einem Steuergesetz keinen Automatismus verankern. Wir haben bisher ausdrücklich auf solche Automatismen verzichtet.

Ich darf daran erinnern, dass wir in bezug auf die Vignette und die pauschale Schwerverkehrsabgabe bereits ähnliche Diskussionen geführt haben. Eine Teuerungsklausel wäre auch europapolitisch ein schlechtes Signal, die Schweiz gäbe damit zu erkennen, dass der Tarif eine Manipulermasse ist, die bereits 2005 wieder verändert werden kann. Die Rechtsbeständigkeit würde damit in Frage gestellt. Überdies ist unklar, ab wann diese Teuerung berechnet würde, ob dies ab dem 1. Januar 2005 oder bereits ab dem Inkrafttreten des Gesetzes der Fall wäre. Allenfalls wäre dieser Tarif im Jahr 2005 dann bereits viel höher, als wir ihn heute festlegen.

Ich fasse zusammen: Die Dynamisierung der Höchstsätze mit einer Teuerungsklausel im Gesetz ist grundsätzlich falsch. Wenn sich die Verhältnisse ändern, dann soll – wie bei allen anderen Steuern und Abgaben – das Parlament die Situation neu prüfen, und eventuell soll auch das Volk Gelegenheit haben, über neue Höchstsätze zu befinden. Es besteht meiner Ansicht nach kein Anlass, von dieser bewährten Praxis abzuweichen.

Ich bitte Sie, auf die Teuerungsklausel zu verzichten.

Columberg Dumeni (C, GR): Ich bitte Sie, etwas grosszügig zu sein und der Regierung den nötigen Handlungsspielraum einzuräumen. Aus diesem Grund bitte ich Sie, der ständerätlichen Fassung, d. h. dem Antrag der Mehrheit, zuzustimmen.

1. Der Ausgleich ist keine Verpflichtung, sondern nur eine Möglichkeit. Es steht hier deutlich geschrieben: «Er (der Bundesrat) kann den höchstzulässigen Abgabesatz gemäss Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen.»

2. Nehmen Sie zur Kenntnis, dass es um ein Gesetz geht, das seine volle Wirkung erst im Jahre 2005 entfalten kann. Wer weiss, wie es dann mit der Teuerung steht? Sie wissen aber, wie schwerfällig und zeitraubend die Anpassung eines Gesetzes ist. Darum sollten wir nicht derartige Barrieren aufstellen, die eigentlich der Intention der heutigen Beschlussfassung voll zuwiderlaufen können.

Diesen minimalen Spielraum müssen wir der Regierung einräumen. Heute wäre diese Teuerungsklausel übrigens völlig bedeutungslos. Aber wir können nicht voraussehen, wie sich das entwickelt. Wenn wir beispielsweise in den nächsten Jahren eine Teuerung von 2 oder 3 Prozent hätten, wäre der Wert der Abgabe bei der Inkraftsetzung um 20 Prozent geringer als beschlossen.

Mit dieser Klausel geht es lediglich um die Wahrung des Besitzstandes oder – anders gesagt – um die Beibehaltung der Substanz unseres Beschlusses; das ist vernünftig und sinnvoll.

Geben Sie deshalb der Fassung des Ständerates bzw. der Kommissionsmehrheit den Vorzug; damit machen wir eine langfristig sinnvolle Gesetzgebung.

Hubacher Helmut (S, BS): In Ergänzung zu dem, was Herr Columberg gesagt hat, möchte ich noch zwei, drei Überlegungen beifügen:

1. Es besteht keine Notwendigkeit, in dieser Frage eine Differenz zum Ständerat zu schaffen.

2. Herr Columberg hat darauf hingewiesen: Obwohl Herr Fischer-Seengen so getan hat, als wäre das ein Automatismus, ist es nur eine Kann-Bestimmung.

3. Herr Fischer hat gesagt, dann wäre allenfalls der Ansatz der heute beschlossenen LSVA im Jahre 2005 höher. Es geht doch nicht darum, dass unsere Beschlüsse auf Schleichwegen unterlaufen oder umgangen werden, sondern es geht darum, allenfalls die Kaufkraft der LSVA, die wir heute beschlossen haben, auch für das Jahr 2005 beizubehalten. Das heisst: Auch wenn sie allenfalls nominell höher wäre als das, was wir beschliessen, wäre sie im Jahr 2005 kaufkraftmässig sicher weniger wert.

4. Schliesslich das meines Erachtens wichtigste Argument: Herr Fischer, die Argumentation, wir hätten das bis jetzt nie in einem Gesetz gemacht, ist unsere typische innenpolitische Sicht. Aber hier haben wir es mit einem Partner zu tun, der in Brüssel sitzt; deshalb braucht der Bundesrat einen gewissen Spielraum, und deshalb sehen wir diese Kann-Bestimmung vor. Wir können europäische Fragen nicht immer nach unserem 700jährigen innenpolitischen Verfahren regeln.

Von daher meine ich, es sei etwas «pauvre», wenn man in Europa – in Brüssel oder irgendwo – wieder einmal zur Kenntnis nehmen muss, dass sich bei uns das Parlament und die ganze Regierung darüber unterhalten müssen, ob die LSVA im Jahre 2008 um einen oder eineinhalb Rappen erhöht werden soll, und dass wenn möglich noch eine Volksabstimmung darüber stattfindet. In diesem Zusammenhang funktionieren die Spielregeln nicht mehr wie bisher.

Ich bitte Sie deshalb, soviel Vertrauen in die Regierung zu haben, dass sie von dieser Kann-Vorschrift vernünftigen Gebrauch machen würde. Sie ersparen es ihr damit, dass sie sich vor allem auch in Brüssel immer für alles und jedes entschuldigen muss, sogar für einen halben Rappen, für den das Parlament und wenn möglich das Volk konsultiert werden müssen.

Präsidentin: Die SVP-Fraktion teilt mit, dass sie die Minderheit Fischer-Seengen unterstützt.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: Comme vous le voyez, la majorité de la commission s'en est tenue à la décision du Conseil des Etats à propos de la clause du renchérissement, en considérant qu'il s'agit en tout cas d'une clause potestative: le Conseil fédéral «peut» éventuellement faire appel à cette clause. Elle s'applique en tout cas à partir de 2005 au plus tôt. Elle laisse donc une marge de manoeuvre considérable au Gouvernement fédéral, une marge de manoeuvre qui permet d'évaluer la situation dans sept ans, pas avant bien sûr, et elle peut être éventuellement utilisée dans la mesure où les résultats des négociations bilatérales le permettraient.

Il ne s'agit donc en tout cas pas d'un automatisme qui s'applique directement, sans intervention ni appréciation politique, mais d'une clause qui permet au Conseil fédéral de juger attentivement de la situation et d'en tenir compte dans les négociations bilatérales. Entre les 360 francs que rapporteraient les 3 centimes par tonne-kilomètre pour traverser la Suisse et les résultats possibles des négociations bilatérales, et s'il n'y a pas de place pour une taxe sur le transit alpin, il pourrait y avoir encore quelque marge de manoeuvre à exploiter grâce à la clause du renchérissement qui permettrait de maintenir les effets que nous avons voulu obtenir ce matin en décidant des 3 centimes par tonne-kilomètre pour les véhicules de plus de 28 tonnes comme taux maximal de cette redevance.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à soutenir la proposition de la majorité de la commission et à suivre le Conseil des Etats.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: Ich bitte Sie auch, der Mehrheit zu folgen und den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen, also den Antrag auf Streichung der Möglichkeit, den Abgabesatz der Teuerung anpassen zu können, abzulehnen.

1. Nochmals, es ist klar kein Automatismus, sondern der Bundesrat «kann den höchstzulässigen Abgabesatz gemäss Absatz 1 ab 1. Januar 2005 der Teuerung anpassen». Die Gründe sind einfach, wir haben heute morgen – mit diesem Höchstsatz von 3 Rappen und dem Minimum von 0,6 Rappen, und das abgestuft nach Gewichtskategorien – Mindereinnahmen beschlossen. Damit diese Mindereinnahmen dannzumal, falls es eine Teuerung gibt, ausgeglichen werden können, sollte diese Möglichkeit der Teuerungsanpassung durch den Bundesrat geschaffen werden.

2. Der Bundesrat kann flexibel auf die Kostenentwicklung reagieren.

3. Der Spielraum bei den bilateralen Verhandlungen wird für den Bundesrat grösser. Die EU rechnet selbstverständlich in ihren Ländern mit einer Teuerung von 15 bis gegen 20 Prozent, und bei unserem Fiskalangebot rechnet sie die Teuerung selbstverständlich bereits ab.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit und dem Ständerat zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es herrscht überall die Meinung, dass die tarifarische Höchstgrenze, die wir in einem bilateralen Vertrag aushandeln werden, zumindest ab dem Jahr 2005 indiziert werden muss. Wenn diese Höchstgrenze indiziert werden muss, dann müssen zwangsläufig auch die einzelnen Elemente, aus denen sich diese Tarifierung zusammensetzt, indiziert werden können. Zumindest muss das möglich sein. Mehr geben Sie dem Bundesrat ja nicht in die Hand.

Es wäre tatsächlich etwas merkwürdig, wenn das Parlament im Jahre 2005 – das ist in sieben Jahren; wir wissen nicht, wie sich die Teuerung bis dahin entwickeln wird – nur wegen der aufgelaufenen Teuerung erneut über die Höhe der LSVA entscheiden und dieser Entscheid mit einer Gesetzesänderung umgesetzt werden müsste.

Ich ersuche Sie also, mit der Mehrheit zu stimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	82 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	67 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Hasler Ernst (V, AG): Auch wenn dieser Antrag von unserer Seite vielleicht etwas Erheiterung auslösen mag, ist er ernst gemeint.

Nachdem wir die Tarifmassnahmen in Absatz 1 von Artikel 8 bereinigt haben, geht es in Absatz 2 um all das, was der Bundesrat sowohl bei der Einführung als auch bei einer allfälligen Erhöhung der LSVA zu berücksichtigen hat. Hier möchte ich mit einem neuen Buchstaben e ein weiteres Kriterium einfügen.

Übrigens gibt es, wie Sie schon festgestellt haben und noch feststellen werden, in der ganzen Vorlage noch einige Unbekannte, wie zum Beispiel in Artikel 11. Dort steht sogar, die Abgabe könne «nach Ermessen veranlagt werden». Deshalb ist es für uns als Gesetzgeber wichtig, diesen Rahmenbedingungen genügend Gewicht zu geben und so auch den Spielraum festzulegen:

1. Mit meinem Antrag nehme ich ein Anliegen des Bundesrates auf. Im Rahmen der Abstimmung über den Verfassungsartikel wurde immer wieder auf den hohen Koordinationsbedarf mit der EU in diesem Bereich hingewiesen. Insofern ist diese Ergänzung für beide Verhandlungspartner wichtig. Es gibt den nötigen Spielraum und zeigt unseren Willen als Gesetzgeber auf.

2. Es gibt in dieser Vorlage verschiedene Sachzwänge, die unseren Entscheidungsspielraum einengen – Alpenschutzartikel, Höhe der Transitabgabe usw. Die Kunst wird es nun sein, bei der Umsetzung möglichst alle Nachteile zu minimieren.

Hier möchte ich vor allem die wirtschaftliche Seite noch etwas beleuchten. Eine nichtabgestimmte, massive einseitige Erhöhung würde die Stellung unseres Landes als Wirtschaftsstandort weiter verschlechtern und unsere Wettbe-

werbsnachteile vergrössern. Als Auswirkung käme es beispielsweise beim Transportgewerbe selber zu einer Auslagerung ins nahe Ausland; denn es dürfte wohl nicht möglich sein, einem Transporteur, der einen Transport aus dem Ausland in unser Land ausführen will, vorzuschreiben, eine teure technische Einrichtung in sein Auto einzubauen. Oder: Unsere Industrie beklagt sich schon heute über unverhältnismässig hohe Transportkosten innerhalb unseres Landes für Import- und Exportgüter. Dieses Problem würden wir mit einer übermässigen Erhöhung stark verschärfen.

Schliesslich bleiben die Binnenwirtschaft, die KMU, die Landwirtschaft und der Mittelstand. Wenn wir über die guten Abschlüsse der 200 an der Börse kotierten Firmen sprechen, vergessen wir immer wieder, dass es in unseren kleinen Strukturen im Durchschnitt enorme Probleme gibt. Auf der einen Seite hoffen wir, mit dem Impulsprogramm in diesen Bereichen die Beschäftigung zu fördern. Diese Förderung würden wir auf der anderen Seite mit zusätzlichen Belastungen von im Durchschnitt einer Milliarde Franken pro Jahr – diese eine Milliarde muss von irgendwem bezahlt werden – mehr als wieder in Frage stellen.

Ich erwähne ein Beispiel, das mir nahesteht: das Baugewerbe. Es ist an Standorte gebunden und kann seine Transporte nicht auf die Schiene verlagern. Es müsste einen sehr grossen Teil dieser Erhöhung tragen. Wir haben schwere Lasten und brauchen deshalb schwere Fahrzeuge. Nur bei etwa 50 Prozent aller Fahrten sind die Fahrzeuge voll beladen. Die Leerfahrten müssten aber zum gleichen Tarif bezahlt werden. Bei einer starken Erhöhung würden im heutigen Markt sofort weitere Arbeitsplätze verlorengehen. Als Wirtschaftsstandort haben wir ein hohes Interesse an einer Abstimmung mit den anderen Ländern.

Ich bitte auch jene, die nicht in der Wirtschaft tätig sind, daran zu denken. Es gilt also, den anerkannten Grundsatz der Verlagerung vor allem der Transitgüter auf die Schiene so zu gestalten, dass unserer Volkswirtschaft möglichst wenig Nachteile entstehen. Dies würde uns auch vermehrt auf den Weg einer bedarfsgerechten Projektierung bei der Neat führen, deren Finanzierung vor dem Volk dann eine grössere Chance hätte.

3. Wir möchten mit unserem Antrag nichts anderes einbringen als das, was der Bundesrat im Rahmen der Abstimmung über den Verfassungsartikel versprochen hat. Es ist schon erstaunlich, wie den damaligen Versprechungen heute ausgewichen wird. Diese Koordination ist aber nötig, weil Schwerkraftverkehr eine extrem grenzüberschreitende Tätigkeit ist.

Übrigens sind sowohl die Kostenwahrheit als auch die Umlagerung in der EU ebenfalls ein Thema. Dabei dürfen wir auch den externen Nutzen nicht vergessen. Vor kurzem wurde die GPK von Vertretern der Kantone Neuenburg und Freiburg darüber orientiert, wie hoch der Nutzen der Autobahnen A 5 respektive A 12 in bezug auf die Förderung von Arbeitsplätzen in diesen Kantonen war.

Aus all diesen Erwägungen bitte ich Sie, dem neuen Buchstaben e in Absatz 2 von Artikel 8 zuzustimmen.

Marti Werner (S, GL): Es geschehen in diesem Rat wirklich noch unglaubliche Dinge. Die SVP-Fraktion, die sich seinerzeit gegen den EWR gewendet hat und nicht darum herumkommt, vor den EU-Vögten zu warnen, beantragt uns hier, ein Steuersystem analog zu demjenigen der EU einzuführen. Das heisst, dass wir bei unserer urreigensten hoheitlichen Tätigkeit, nämlich der Festsetzung der Steuern, auf die EU abstellen sollen. Herr Hasler, Sie scheuen anscheinend keine Kapriolen und Handstände. Machen Sie nur weiter so!

Aber nun zum Inhalt Ihres Antrages: Wenn Sie in der Kommission gewesen wären, Herr Hasler, hätten Sie mitbekommen, wie unterschiedlich die Steuersysteme in Europa sind. Da besteht kein einheitliches Steuersystem, da gibt es ganz verschiedene Steuersysteme. Es gibt beispielsweise Länder, die haben beim Mineralöl keine Zweckbindung, wie wir sie haben. Es gibt Länder, die haben eine Maut. Es gibt Länder, die wieder ein anderes System haben. Wenn Sie mit Ihrem Antrag meinen, bei der Festsetzung der Höhe der LSVA seien die anderen LSVA in Europa zu berücksichtigen, dann

sagen Sie es auch. Dann ist es absolut offensichtlich, dass Ihr Antrag lediglich schlitzohrig ist und nichts anderes, und zwar schlitzohrig ohne Handstand, offensichtlich schlitzohrig, denn in Europa gibt es keine andere LSVA.

Ich ersuche Sie im Namen der SP-Fraktion, diesen Antrag abzulehnen.

Noch eine weitere Bemerkung: Sie haben hier den Begriff der «externen Nutzen» gebracht. Wir haben uns auch darüber unterhalten. Es gibt eine allgemeine wissenschaftliche Erkenntnis, dass in einem marktwirtschaftlichen System – in einem solchen leben wir in der Schweiz – externe Nutzen stets internalisiert werden, dies im Gegensatz zu externen Kosten, die eben nicht internalisiert werden. Wir müssen uns deshalb über externe Nutzen nicht unterhalten.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Marti, Sie haben gesagt, es gebe in Europa nirgends eine LSVA. Darf ich Sie fragen, was Schweden hat?

Marti Werner (S, GL): Ich weiss nicht, was Schweden hat. Ich habe gesagt, es gebe in Europa verschiedene, unterschiedlich ausgestaltete Systeme. Wie hoch ist die LSVA in Schweden?

Giezendanner Ulrich (V, AG): Schweden hat eine Deklarationspflicht. Sie liegt in etwa bei 0,32 Kronen. Sie haben gesagt, dass es verschiedene Steuersysteme beim Mineralöl gebe. Aber Sie haben sich widersprochen, Herr Marti. Wir sprechen hier von der LSVA, nicht vom Mineralöl. Wenn Sie uns Kapriolen vorwerfen, dann muss ich sagen, dass Sie selbst solche machen!

Marti Werner (S, GL): Jetzt kann ich Ihre Frage noch ganz beantworten: Herr Giezendanner, Sie haben sich selbst entlarvt, denn der Minderheitsantrag zu Artikel 8 Absatz 1bis und der Antrag Hasler Ernst laufen darauf hinaus, dass Sie schlussendlich sagen können: Wir wollen eine LSVA wie in Schweden. Sie wollen also die 0,3 Rappen. Ob Sie nun den Handstand mit etwas Zugemüse machen oder nicht – Kronen sind ja noch weniger –, das ist Ihre Sache. Ich ersuche Sie trotzdem, den Antrag Hasler Ernst abzulehnen.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: Der Antrag Hasler Ernst hat, wie Sie bereits erfahren haben, der Kommission nicht vorgelegen, und ich muss Ihnen sagen, dass es ein etwas skurriler Antrag ist.

Herr Hasler will als Kriterium für die Erhebung der Tarife die «entsprechende Besteuerung in der EU» einführen. Er spricht weder vom Besteuerungssystem noch von der Besteuerungshöhe. In dieser Art und Weise ist dieser Antrag wirklich ein bisschen eigenartig.

Wir haben heute morgen von Herrn Vetterli gehört, dass wir eher über die verbrauchsabhängige Steuer – die es ja auch gibt – reden sollten. Wir haben hier z. B. einen Ausschnitt aus der «Automobil Revue», in dem es heisst: «Kinnock: lieber Road pricing!» Bei uns werden Sie das Road pricing nur teilweise als System einführen können. Es geht ja nur um die Eurokompatibilität, darum, dass wir mit der EU – das habe ich ganz am Anfang auch gesagt – die Systeme vereinbaren. Mit dem Antrag Hasler Ernst geht das nicht, sonst müssen Sie auch noch einmal sagen: Wir berücksichtigen die Nichtzweckbindung der Treibstoffzölle in der EU. Wir haben hier aus politischen Gründen eine Zweckbindung, damit wir den Strassenbau finanzieren können.

Ich bitte Sie dringend, den Antrag Hasler Ernst abzulehnen. Sie wissen auch, dass die EU mit 360 Franken einverstanden ist. Darunter wird man eh nicht gehen können. Dieser Antrag macht auch nach der Verabschiedung des Tarifes bei Artikel 8 keinen Sinn.

Ich bitte Sie im Namen der Kommission, den Antrag Hasler Ernst abzulehnen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: In der Tat würde dieser neue Buchstabe e zumindest zu Auslegungsschwierigkeiten

führen. Was heisst das, «die entsprechende Besteuerung in der EU»?

Für den Fall, dass die Höhe der Besteuerung gemeint ist, muss ich darauf hinweisen, dass die Höhe ja im bilateralen Abkommen ausgehandelt wird. Dabei streben wir deswegen eine höhere Besteuerung an als andere europäische Länder, weil wir als Alpenland überdurchschnittliche Kosten haben und diese auch bewältigen müssen.

Oder heisst «die entsprechende Besteuerung in der EU», es sei die entsprechende Ausgestaltung der Fiskalität in der EU gemeint? Das kann wohl nicht gemeint sein, weil es in der EU ganz verschiedene Vorschriften gibt. Es gibt Länder mit hohen Tunnelgebühren; es gibt Länder, die eine Eurovignette haben, die dann wieder recht günstig ist.

Dieser Buchstabe e würde uns also bei der Auslegung Schwierigkeiten machen. Deswegen beantrage ich Ihnen, dem Antrag Hasler Ernst nicht zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

93 Stimmen

Für den Antrag Hasler Ernst

54 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

Angenommen – Adopté

Art. 9, 10

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 11

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

... vorschreiben. Die einzubauenden Geräte sollen nach Möglichkeit mit in der EU vorgeschriebenen Geräten interoperabel sein.

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Seiler Hanspeter

Abs. 3

Streichen

Art. 11

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

... kilométrage. Dans la mesure du possible, les appareils à installer devront être interoperables avec les équipements prescrits par l'UE.

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Seiler Hanspeter

Al. 3

Biffer

Seiler Hanspeter (V, BE): Ich beantrage Ihnen, in Artikel 11 den Absatz 3 zu streichen, mindestens vorderhand. In der Kommission, dasselbe dürfte für den Ständerat gelten, hat man dieser Formulierung einfach keine Beachtung geschenkt, denn das war wirklich nicht gerade ein Hauptartikel. Es handelt sich bei diesem Absatz angesichts der brisanten Inhalte und der schwerwiegenden volkswirtschaftlichen Auswirkungen dieser Gesetzesvorlage in der Tat nur um einen Nebenkriegsschauplatz. Aber die Teufelchen liegen oft im Detail, in den schelnbaren Nebensächlichkeiten. Dieser Absatz enthält, so wie er formuliert ist, zwei problematische Aussagen:

1. Er weist auf das Fehlen tauglicher Angaben oder Unterlagen zur Erfassung der abgabepflichtigen Fahrleistung hin. Man bekommt den Eindruck, dass damit die Ausnahmen gleich gesetzlich vorprogrammiert werden. In der Botschaft zum seinerzeitigen Verfassungsartikel heisst es in Ziffer 324: «... muss das Erhebungssystem bezüglich technischer und praktischer Ausgestaltung europäisch koordiniert sein». An sich wäre das absolut richtig und verständlich, wenn es solche Geräte und Systeme überhaupt gäbe! In der neusten Botschaft steht nämlich zu dieser Thematik folgendes: «Dabei hat sich gezeigt, dass bisher auf dem Markt weder ein Erfassungsgerät noch ein -system erhältlich ist» Es gibt in der Tat scheinbar noch nicht einmal Prototypen eines Gerätes, und ich habe bisher auch nirgends von einem möglichen geeigneten Erhebungssystem gelesen. Wir bauen einen Gesetzesartikel auf einem Pfeiler auf, den es noch gar nicht gibt. Es kommt mir vor, wie wenn man in einer Gemeinde eine Abgabe, z. B. auf Wärmeverbrauch, erheben möchte, aber noch keine Ahnung hat, wie man das einigermassen gerecht erheben will. Welcher Gemeinderat würde es wagen, der Gemeindeversammlung eine solche Vorlage zu unterbreiten? Versteckt sich in diesem Absatz 3 nicht ein wenig das Eingeständnis – weil man ja um diese offensichtliche Unklarheit weiss –, dass man dann praktisch nur mit Ausnahmen zu tun haben könnte?

2. Das zweite Fragezeichen betrifft das Wort «Ermessen»; es wurde heute bereits erwähnt. Ermessen hat in jedem Fall den üblen Beigeschmack von Willkür, und nachdem mindestens am Anfang keine tauglichen Geräte und Systeme zur sogenannten fälschungssicheren Erfassung vorhanden sein werden, kommt dem Ermessen eben eine noch viel grössere Bedeutung zu. Wie will man denn im Ernst mit Ermessen eine fälschungssichere Erfassung gewährleisten können? Das ist doch ein Widerspruch in sich selbst! Die Gefahr, dass der Willkür Tür und Tor geöffnet werden, lässt sich nicht einfach unter den Tisch wischen. Ermessen weckt Zweifel anstatt Akzeptanz. Sollte es zu einer Volksabstimmung kommen, dürfte dieses Problem eine weitere Angriffsfläche bieten. Wer kauft schliesslich schon gerne die Katze im Sack?

Es ist mir klar, dass es hier – wie bei allen Dingen, die man gesetzlich regelt – Ausnahmen geben wird, geben muss. Dieser Absatz 3 ist aber in seiner Formulierung so unausgegoren, so wenig elegant und so ungeschickt, dass man die Gelegenheit schaffen sollte, nach einer besseren Formulierung zu suchen. Das kann man aber nur, wenn man eine Differenz zum Ständerat schafft. Es wird mit Sicherheit noch andere Differenzen geben. Ein Überdenken dieses Absatzes ist meines Erachtens im Interesse der Vorlage unbedingt erforderlich.

Ich bitte Sie dringend, mit der Zustimmung zu meinem Antrag die Gelegenheit zu geben, diese Problematik nochmals zu prüfen, und ich wäre sehr froh, wenn damit der Bundesrat und die Verwaltung Gelegenheit erhielten, nochmals darüber zu «himen». Ich bin überzeugt, dass diese Formulierung nicht der Verwaltungsweisheit letzter Schluss ist!

Präsident: Die Fraktionen der CVP und der SP lassen mitteilen, dass sie die Kommission unterstützen.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La proposition Sella Hanspeter n'a pas été présentée en commission, je ne peux donc pas vous dire ce que la commission a décidé. En tout cas, d'après les discussions que nous avons eues à propos des appareils pour mesurer le kilométrage, il semble que l'alinéa 3 de cet article soit assez précis. Toute initiative prise de la part de conducteurs de poids lourds afin d'empêcher d'établir le kilométrage devrait permettre quand même à l'autorité d'appliquer les taxes.

La préoccupation soulevée par M. Sella a été d'une certaine façon déjà examinée par la commission lorsqu'elle a décidé, à l'article 11 alinéa 2, d'ajouter la phrase qui dit: «Dans la mesure du possible, les appareils à installer devront être interoperables avec les équipements prescrits par l'UE.» Cette préoccupation existe donc, et elle guidera aussi le Conseil fédéral quand il s'agira de mettre cette loi en vigueur.

Permettez-moi de rappeler ici l'affirmation de John Kennedy, lorsqu'il a dit: «Dans dix ans, on veut être sur la lune.» On pourrait imaginer que M. Leuenberger dise: «Dans trois ans, on veut un appareil pour mesurer le kilométrage.» Ce devrait être une tâche un peu plus facile que d'aller sur la lune dans les années soixante.

Il y a donc des problèmes techniques qu'il faut considérer, mais il ne faudrait en tout cas pas, en acceptant la proposition Sella, qu'on puisse interpréter le fait que ces taxes sur les poids lourds pourraient être facilement détournées dans la mesure où on est à même d'éliminer pièces comptables ou indications fiables des poids lourds.

Je vous propose donc, à l'alinéa 3, d'en rester à la formulation du Conseil fédéral qui a aussi été acceptée par le Conseil des Etats et par votre commission.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Dieser Absatz 3 steht nicht deswegen im Gesetz, weil wir die Befürchtung hätten, dass das Erfassungsgerät sei nicht fristgerecht fertig. Die Arbeiten an diesem Gerät laufen, und wir können damit rechnen, dass es durchaus rechtzeitig in Funktion gesetzt werden kann.

Es geht um etwas anderes. Es handelt sich um eine Abgabe, die die Pflichtigen dem Staat schulden. Bei all diesen Abgaben oder Steuern ist es so, dass die Leute, die vielleicht die Abgabe nicht bezahlen wollen oder können – die Ursache kann aber auch ein technischer Defekt oder ein Irrtum sein –, aus Gründen der Rechtsgleichheit ebenfalls mit einer Abgabe belegt werden müssen, sonst wäre das ungerecht. Andere Gesetze kennen diese Abgabe nach Ermessen auch. Ich erinnere Sie z. B. an das Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer. Wenn der Steuerpflichtige seine Verfahrenspflichten trotz Mahnung nicht erfüllt, dann kann er mangels zuverlässiger Unterlagen nach pflichtgemäßem Ermessen besteuert werden. Darum geht es hier. Wenn also ein Gerät einmal im Zusammenhang mit der Elektronik versagt oder wenn es gar böswillig manipuliert wird, dann muss man eine gesetzliche Grundlage haben, um rechtsgleich vorgehen zu können. Deswegen muss der Antrag Sella Hanspeter abgelehnt werden.

*Abs. 1, 2 – Al. 1, 2
Angenommen – Adopté*

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Sella Hanspeter

102 Stimmen
46 Stimmen

Art. 11bis (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1

Zwecks Erfassung von Lastwagen und deren Gewicht werden auf dem schweizerischen Strassennetz flächendeckend Systeme installiert, welche Gewichtskontrollen von Lastwagen ermöglichen.

Abs. 2

Der Bundesrat regelt den Vollzug.

Minderheit

(Binder, Bezzola, Bircher, Christen, Fischer-Seengen, Friderici, Glezendanner, Schenk, Theiler, Vetterli, Vogel)
Ablehnung des Antrages der Mehrheit

Art. 11bis (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Al. 1

Sur l'ensemble du territoire suisse, le réseau routier est équipé de systèmes techniques permettant d'identifier les camions et de contrôler leur poids.

Al. 2

Le Conseil fédéral arrête les modalités d'application.

Minorité

(Binder, Bezzola, Bircher, Christen, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Schenk, Theiler, Vetterli, Vogel)
Rejeter la proposition de la majorité

Binder Max (V, ZH), Sprecher der Minderheit: Vorweg möchte ich doch den Sprecher deutscher Zunge, Herrn Herzog, bitten, in Zukunft bei Einzelanträgen nicht im Namen der Mehrheit zu sprechen, wenn diese in der Kommission nicht festzustellen war. Denn er hat diese Mehrheit gar nicht ermitteln können. Dies gilt vor allem für die vorherige Behandlung des Antrages Hasler Ernst.

Zu Artikel 11bis: Dieser Artikel ist nicht Bestandteil der bundesrätlichen Botschaft. Er wurde durch eine knappe Kommissionsmehrheit ins Gesetz aufgenommen. Zwecks Erfassung und Kontrolle von Lastwagen und deren Gewicht sollen auf dem schweizerischen Strassennetz flächendeckend Systeme installiert werden, um das Gewicht der Lastwagen zu erfassen.

Das müssen Sie sich einmal vorstellen: Flächendeckend soll dies geschehen! Ich frage, was das heisst. Das würde doch heissen, dass auf fast allen Hauptstrassen solche Installationen erstellt werden müssten. Wenn dem nicht so wäre, würden Schlupflöcher und Lücken entstehen, oder anders gesagt: Es könnten gar nicht alle LKW erfasst werden. Es wäre also ein System der Zufälligkeiten und damit auch ein ungerechtes System. «Flächendeckend» wurde in der Kommission vom Antragsteller folgendermassen definiert: «... dass so viele Anlagen installiert werden, dass das System möglichst keine Schlupflöcher aufweist.» Dies scheint uns in der Praxis unmöglich und auch unvernünftig.

Ein weiterer Grund für unsere Ablehnung besteht darin, dass in der EU für verschiedene Güter unterschiedliche Toleranzgrenzen in bezug auf das Gewicht gelten. Das vorgeschlagene System kann keine Unterscheidung der Ladung vornehmen.

In der Kommission kam seitens der Verwaltung auch sehr deutlich zum Ausdruck, dass man keine technischen Informationen abgeben könne und keine Ahnung vom Kosten-Nutzen-Verhältnis habe. Es ist nach unserer Meinung fahrlässig, in einem Gesetz etwas zwingend zu verlangen, wovon man überhaupt keine Vorstellungen hat. Dem Bundesrat bleibt so kein Spielraum. Er muss ein solches System installieren.

Ich habe in der Kommission vorgeschlagen, die Kann-Formulierung zu wählen, damit der Bundesrat den Spielraum gehabt hätte, ein solches System allenfalls seriös zu prüfen oder eine andere Lösung zu treffen. Dies wurde abgelehnt. Damit bleibt keine Flexibilität, und Sie sind heute gezwungen – sollten Sie mit der Mehrheit stimmen –, einen Fehlentscheid zu fällen.

Allerdings hatte die Verwaltung nichts gegen diese Formulierung, interpretierte die zwingende Form aber auch hier wieder sehr grosszügig und mit dem Vorbehalt des Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Eigentlich bin ich nicht erstaunt – irgendwie aber doch – über die Äusserungen von Herrn Bundesrat Leuenberger zum Antrag Hasler Ernst. Einerseits hat er gesagt, es gäbe dann ungeheuerlich grosse Auslegungsschwierigkeiten; andererseits macht man hier aber offenbar – auch trotz der sehr zwingenden Form – eine recht grosszügige Auslegung. Nach der grosszügigen Auslegung der Verfassung in diesem Geschäft erstaunt mich das aber in diesem Fall keineswegs.

Ich bitte Sie also, im Interesse einer vernünftigen Gesetzgebung der Minderheit zuzustimmen. Der Bundesrat kann ja trotzdem ein solches System prüfen, um die Kontrollen durchzuführen, das muss ja nicht im Gesetz stehen. Immerhin hat der Bundesrat das selber nicht vorgesehen, und ich denke, das ist auch richtig so. Ich war sehr erstaunt, als die Verwaltung so grosszügig sagte: Auch angesichts der grössten Bedenken gegen diesen Artikel könnten wir damit schon leben. Sie sagten so quasi: Wir biegen ihn dann schon noch zurecht, damit es funktioniert. Das ist keine Gesetzgebung, und ich bitte Sie, der Minderheit zu folgen. Immerhin ist Minderheit – mindestens auf der Fahne – auch gleich Bundesrat.

Burgener Thomas (S, VS): Die Kommissionsmehrheit hat in diese Gesetzesvorlage einen Artikel 11bis bezüglich Gewichtskontrollen eingefügt. Die Minderheit Binder – wir haben es soeben gehört – will diese Bestimmung aus dem Gesetz kippen. Die SP-Fraktion unterstützt den Antrag der Kommissionsmehrheit und bittet Sie, den Antrag der Kommissionsminderheit abzulehnen.

Die Kontrolle betreffend die Einhaltung von Gewichtslimiten stellt in der Schweiz ein grosses Problem dar. Die heute gültige 28-Tonnen-Limite wird in aller Regelmässigkeit überschritten. Ich kann Ihnen ein paar Zahlen geben: 1996 waren von 1,5 Millionen Lastwagen und Autocars, die durch die Schweizer Alpen führen, fast 15 Prozent schwerer als 28 Tonnen. Das sind 225 000 überladene Fahrzeuge. Von diesen 225 000 waren 49 000 Fahrzeuge gar schwerer als 32 Tonnen. Diese Zahlen zeigen, dass die Gewichtslimiten schon heute nur schlecht eingehalten werden. Wer sagt, dass bezüglich Einhaltung der Gewichtslimiten auf den Schweizer Strassen regelrechter «Wildwest» herrscht, liegt mit seiner Meinung nicht weit daneben. Die Kontrolle der Gewichtslimiten war schon bei der damaligen Gesamtverkehrskonzeption unter Nationalrat Alois Hürliemann ein Thema. Dieses Thema ist heute aktueller denn je. Warum? Seit dem 1. August dieses Jahres ist nämlich die abgeänderte Verkehrsregelnverordnung in Kraft, welche die Radialzonen der Umladestationen beim kombinierten Verkehr von 10 auf 30 Kilometer ausgeweitet hat. Es gilt hier die Gewichtslimite von 44 Tonnen. Auch im grenznahen Gebiet können Transporte von Fahrzeugen bewilligt werden, welche die Gewichtslimiten überschreiten. Es ist aus diesem Grund unabdingbar, dass die Einhaltung der Gewichte in den jeweiligen Radialzonen kontrolliert wird. Ansonsten wäre es nämlich möglich, dass diese «44-Tönnner» quer durchs Mittelland über die jeweiligen Radialzonen hinaus auf der Strasse fahren könnten. Im Rahmen der bilateralen Abkommen mit der EU werden auch die «40-Tönnner» kommen. Damit haben wir also neben den «44-Tönnnern» in den Radialzonen auch noch die «40-Tönnner» auf unseren Strassen. Das bedingt eine vermehrte, aber auch eine erleichterte Kontrolle. Ich werde Ihnen nachher sagen, wie das geht.

Weiter werden wir, gemäss unserem heutigen Beschluss betreffend Artikel 8 der Vorlage für Laster bis und mit 28 Tonnen einen anderen LSVA-Ansatz als für Camions mit mehr als 28 Tonnen haben. Die verschiedenen Kategorien bezüglich zulässige Gewichte verlangen ein effizientes Kontrollsystem.

Zu diesem Kontrollsystem: Es stimmt absolut nicht, Herr Binder, dass der Bund in bezug auf solche Systeme keine Erfahrungen habe. Es gibt in der Schweiz und auch im Ausland Messsysteme, die mit relativ bescheidenem finanziellem Aufwand die Kontrolle erlauben, welche Fahrzeuge zu welcher Zeit mit zu hohem Gewicht die Strassen befahren. Derartige Installationen gibt es bereits im Piazza-Tunnel in Graubünden, auf der A 13 auf der San-Bernardino-Strecke, in Erstfeld auf der A 2 und in Mattstetten zwischen Zürich und Bern auf der A 1. Die Installationen zur dynamischen Erfassung von Achsgewichten ermöglichen die permanente Erkennung überladener Achs- und Fahrzeuggewichte gemäss Artikel 9 Strassenverkehrsgesetz und die Erfassung auch jener Personen, die diese Gewichtslimiten überschreiten.

Diese Systeme ermöglichen gleichzeitig aber auch die Erstellung genereller Verkehrsfluss- und Lastflussstatistiken, und es ist mit solchen Systemen auch möglich, detaillierte Achslaststatistiken zu erstellen. Weiter ist es mit dem erwähnten System möglich, die Einhaltung – auch das ist wichtig – von Geschwindigkeiten, aber auch die Einhaltung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots zu kontrollieren und auch in diesem Bereich jene zu erfassen, die die Verkehrsregeln nicht einhalten.

Bei diesen Systemen handelt es sich um sogenannte dynamische Wiegeplatten. Das sind Platten, die unauffällig in den Strassenbelag eingebaut werden. Sämtliche Messwerte werden direkt auf ein Leitsystem der zuständigen kantonalen Polizeistelle übermittelt. Diese Systeme sind auch eichfähig, d. h., wenn ein Lastwagen über eine solche dynamische Wie-

geplatte fährt, geht automatisch ein Signal auf den Computer. Der Fehlbare kann auch visuell erfasst werden, und so gesehen können auch die personellen Kosten in den Kantonen betreffend die Polizei gesenkt werden.

Das Bundesamt für Verkehr hat bereits Erfahrungen mit solchen Installationen. Es ist nicht einzusehen, wieso der Bund noch weitere Abklärungen machen sollte, wie dies Herr Binder vorher verlangt hat.

Dass die Polizeivorschriften insbesondere im Schwerverkehr generell ungenügend eingehalten werden, ergibt sich im übrigen auch aus einer Studie der Firma Transcare, welche die Firma Hupac in Auftrag gegeben hat und die diesen Sommer erstellt wurde. In dieser Studie heisst es bezüglich Einhaltung der Ruhezeiten, dass es drei Szenarien gibt: das Szenario «legal», das Szenario «halblegal» und das Szenario «illegal». Als praxisnahes Szenario wird in dieser Studie das «Halblegal-Szenario» definiert. Das ist die Studie, die Sie sehr wahrscheinlich kennen, und Sie können das, Herr Binder, auf Seite 14 nachlesen. Wenn in bezug auf die Nichtbeachtung der Ruhezeiten Wildwest herrscht, so wird es in bezug auf die Einhaltung der Gewichtslimiten nicht anders sein. Die eingangs aufgeführten Zahlen haben dies bewiesen.

Die Einhaltung der Gewichtslimiten – das ist der letzte Punkt – ist aber auch dringend wichtig, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Es darf nicht angehen, dass jene wirtschaftlich besser davonkommen, die die Gewichtslimiten nicht einhalten, und faktisch jene bestraft werden, die sich an die Regeln betreffend Gewichtslimiten halten. Bezüglich der Höhe der Kosten – einer Frage, die relevant sein kann, Herr Friderici, Sie machen sich immer Sorgen über die Kosten, so dass Sie das vielleicht noch interessieren wird –: Die Vorrichtung, die im Piazza-Tunnel installiert wurde, kostete 140 000 Franken. Wenn wir in der Schweiz beispielsweise hundert solche Systeme installieren, macht das einen einmaligen Betrag von 14 Millionen Franken aus, was gemessen an den jährlichen Einnahmen, die dem Bund durch die LSVa zufallen, wahrlich ein bescheidener Betrag ist.

Scherrer Jürg (F, BE): Artikel 11bis hat mit der Schwerverkehrssteuer nicht das geringste, aber auch rein gar nichts zu tun! Artikel 6 besagt klar, dass sich die Steuer nach dem Gesamtgewicht und allenfalls nach dem Gesamtzugsgewicht des Fahrzeuges bemisst.

Mit diesem Wägesystem, das im übrigen Unsummen verschlingt, soll das Betriebsgewicht ermittelt werden. Das hat auf die Steuer überhaupt keinen Einfluss! Ich frage Sie: Bezahlt einer, der das Gewicht überschreitet – das kommt natürlich vor –, mehr, weil er das Gewicht einmal überschritten hat? Bekommt er einen Rabatt, wenn er das Gewicht unterschreitet?

Artikel 11bis steht völlig quer in der Landschaft! Da sich die Steuer nach dem Gesamtgewicht berechnet, ist die Erfassung der Fahrzeuge relativ einfach. Ein Blick in den Fahrzeugausweis genügt, um das Gesamtgewicht festzustellen. Sämtliche in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge sind bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern registriert, also erfasst. Diese kann man somit ermitteln. Die ausländischen Fahrzeuge werden dann erfasst, wenn sie die Grenze in der einen oder anderen Richtung passieren. Also: Wo liegt das Problem?

Dieser Bürokratismus, dieser unnötige Aufwand in Millionenhöhe muss jetzt wirklich gestoppt werden. Deshalb werden wir dem Antrag der Minderheit Binder zustimmen.

Christen Yves (R, VD): M. Burgener a raison, mais il est en train de faire le travail de l'administration. Bien sûr que si on institue une taxe liée à la prestation, il faudra contrôler les tonnages et les véhicules! Son système paraît habile; il y en a d'autres. C'est un problème complexe de faire ce contrôle. Je vous pose les questions suivantes: est-ce véritablement une disposition qui doit figurer dans la loi? Est-ce qu'on ne peut pas faire une ordonnance d'exécution ou traiter ce cas dans la loi sur la circulation routière? Parce que, pour revenir à la complexité du problème et surtout à la confusion que

cela peut amener, je ne vois pas comment l'administration pourra interpréter ce terme de «flächendeckend». Monsieur Burgener. En français, on a parlé de «l'ensemble du réseau». Je ne sais pas si vous savez que l'ensemble du réseau helvétique accessible aux 40 tonnes devrait se situer entre 50 000 et 70 000 kilomètres. Alors, où doivent se situer ces dispositifs selon la proposition Burgener? Il y a déjà un problème de traduction!

Moi, je vous propose de biffer cette disposition, car ce sera plus facile que d'essayer de s'entendre sur la traduction.

Friderici Charles (L, VD): J'arrive aux mêmes conclusions que M. Christen, mais pas pour les mêmes raisons.

Cet article 11bis n'a rien à faire dans cette loi. Il existe dans la nature – vous le savez, Monsieur Burgener – un oiseau qui s'appelle le coucou et qui a l'habitude d'aller pondre ses oeufs dans le nid d'autres oiseaux. Eh bien, ça, c'est un oiseau de coucou législatif parce que ce n'est pas comme ça qu'on va contrôler et taxer les véhicules. On va se baser sur le permis de circulation du véhicule et sur le poids total autorisé qui y figure et le multiplier par le nombre de kilomètres qui sera déterminé par un instrument de mesure qui se trouvera à l'intérieur du véhicule. Le poids réel du véhicule sur la route ne déterminera pas le montant de la redevance. Vous n'allez pas pouvoir rendre de l'argent aux transporteurs qui utiliseront un camion de 40 tonnes avec un poids total de 22 tonnes seulement.

Ces systèmes de contrôle et cet article, s'ils devaient figurer quelque part, ce devrait être dans la loi sur la circulation routière pour contrôler le poids effectif des véhicules, mais ça n'a absolument rien à voir avec la redevance sur les poids lourds liée aux prestations.

Monsieur le Conseiller fédéral, vous êtes juriste, et je crois que, pour la sécurité du droit, cet article ne doit pas figurer dans cette loi. Si M. Burgener veut déposer une motion ou une initiative parlementaire pour introduire cela dans la loi sur la circulation routière, il le peut.

C'est la raison pour laquelle le groupe libéral vous invite à voter la proposition de minorité Binder.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: In Artikel 11bis möchte die Mehrheit die Gewichtskontrolle einführen, und ich bitte jetzt auch die Gegner, nicht mit Kanonen auf Spatzen zu schiessen. Es geht darum, dass die Gewichtskontrolle durchgeführt wird, es geht um die Frage, ob die Gewichtslimiten eingehalten werden oder nicht.

Was diese Geschichte mit der LSVa zu tun hat, das wissen Sie genau, Herr Friderici. Es ist klar: Die Geräte oder die Einrichtungen für diese Kontrollen werden aus der LSVa finanziert, und deswegen ist das hier. Das können Sie im Protokoll nachlesen. Aber ich möchte nicht die ganze Debatte wegen dieser Geschichte verlängern.

Die Frage ist klar und unbestritten. Die Gewichtslimiten werden in der Schweiz laufend überschritten – es gibt Statistiken beim BAV –, und zwar illegalerweise überschritten. Bereits bei der «seligen» Gesamtverkehrskonzeptions-Übung in den siebziger Jahren wurde festgehalten, dass die Kontrolle der Gewichtslimiten und auch die des Nachtfahrverbots usw. verstärkt werden sollten, weil das unglaubliche Auswirkungen habe. Es besteht ein Problem der Kontrolle, und die Frage ist auch verkehrspolitisch bedeutend, weil dadurch entscheidende Wettbewerbsnachteile für die Bahn entstehen können; Sie haben das auch von Herrn Burgener gehört.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen. Die Mehrheit hat mit 12 zu 10 Stimmen obsiegt, auch wenn auf der Fahne elf Minderheitsmitglieder vermerkt sind – ich war bei der Abstimmung dabei. Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Für den Fall, dass Sie sich für die Mehrheit der Kommission und Ihren Gesetzestext entscheiden sollten, möchte ich vorweg folgendes erklären: Der Bundesrat versteht unter dem Wort «flächendeckend» nicht etwa, dass die ganze Schweiz mit Waagen zugespflastert würde, sondern wir würden bei der Installation solcher Instru-

mente selbstverständlich auf ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis achten. Sollte die Minderheit obsiegen, möchte ich ebenso deutlich sagen: Gewichtskontrollen werden durchgeführt werden müssen, damit die Gewichtslimite von dannzumal 40 Tonnen tatsächlich eingehalten wird.

Nun hat aber Herr Binder als Sprecher der Minderheit gesagt, zumindest auf dem Papier sei diese mit dem Bundesrat gleicher Meinung, weil der Bundesrat ja auch keine entsprechende Bestimmung vorgeschlagen habe. Ich habe aus den Worten von Herrn Binder eine gewisse Einsamkeit herausgehört: Er hat darauf Wert gelegt, dass die Minderheit mit dem Bundesrat einer Meinung ist.

Herr Binder: Sie haben recht. Der Bundesrat hat diesen Artikel nicht vorgeschlagen; er unterstützt daher auch die Minderheit. Damit möchte ich Ihnen eine Art verkehrspolitischen Rettungsring zuwerfen. Wenn Sie sich daran festhalten, hoffe ich, dass Sie sich künftig auch in anderen Bereichen wieder vermehrt mit der bundesrätlichen Verkehrspolitik identifizieren können.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit

80 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit

70 Stimmen

Art. 12, 13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Giezendanner

Abs. 1

Der Bundesrat kann vereinfachte Verfahren vorsehen.

Art. 14

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Giezendanner

Al. 1

Le Conseil fédéral peut prévoir des procédures simplifiées.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Als ich das Gesetz bzw. die Botschaft nochmals durchlas, sagte ich mir: Das kann ja nicht sein! Nirgends in der Privatwirtschaft kriegt man Vorauszahlungen oder Bankgarantien in solcher Höhe. Da spricht doch dieses Parlament immer davon, man wolle die kleinen und mittleren Betriebe fördern. Mit diesem Artikel schränken Sie die Liquidität der kleinen Unternehmen ganz enorm ein.

Stellen Sie sich einen selbstfahrenden Unternehmer mit einem Umsatz von 200 000 Franken vor. Das erzielt er in etwa, wenn er 100 000 Kilometer fährt. Dieser müsste dann eine Garantie in der Höhe von etwa 80 000 Franken aufbringen. Jede Bank wird ihm diese Garantie, die er dem Bund gegenüber leisten müsste, von seinem Kontokorrent abzuleihen, und damit ist der Mann pleite. Das sind heute die Gegebenheiten bei den Banken: Jede Bankgarantie geht Ihnen heute vom Kontokorrent weg!

Ich denke also schon, dass der Bund mindestens die gleichen Kreditrisiken eingehen müsste, wie das jeder von uns Privatunternehmer tut. Wir haben auch die Delkredererisiken. Ich wäre ja in einer wunderbaren Situation und enorm glücklich, wenn ich für jeden meiner Aufträge eine Bankgarantie oder eine Vorauszahlung bekäme. So können wir mit den kleinen und den mittleren Unternehmen doch nicht umgehen! Für die grösseren Unternehmen ist das kein grosses Problem, weil diese solche Garantien im Verbund leisten; aber für die kleinen ist das ein ganz grosses Problem.

Ich hoffe, dass vor allem der christliche Sektor des Rates wenigstens hier auch etwas christlich denkt. (*Heiterkeit*)

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La proposition Giezendanner, son auteur l'a rappelé, n'a pas été présentée en commission. C'est le fruit d'une lecture plus attentive, et un peu tardive – si je puis me permettre cette remarque –, du texte de loi que nous avons décidé en commission.

Si j'interprète le sens de cette proposition, cela revient à donner une marge de manoeuvre au Conseil fédéral, au moyen de la formule potestative, dans des cas très particuliers dans lesquels les risques de ne pas pouvoir encaisser les montants dus pourraient atteindre des niveaux qui seraient préjudiciables pour la caisse fédérale. Je n'ai pas eu en commission, et cette dernière n'a pas délibéré sur ce point, l'impression que l'intention du Conseil fédéral était d'anticiper d'une année – on ne peut pas prévoir en effet quelle distance on va parcourir – la perception du montant dû afin de remplir la caisse fédérale. M. Leuenberger, conseiller fédéral, expliquera plus précisément les intentions du Conseil fédéral quant à l'application de cet article et à la procédure y relative.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Mit dem Teil von Artikel 14, den Herr Giezendanner gestrichen haben möchte, sollen Vorauszahlungen, Sicherheitsleistungen und Sicherheitsmassnahmen eingeführt werden. Das sind Massnahmen, die zu jedem Abgabegesetz gehören. Auch im Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer gibt es analoge Beispiele, etwa in Artikel 169: «Hat der Steuerpflichtige keinen Wohnsitz in der Schweiz oder erscheint die Bezahlung der von ihm geschuldeten Steuer als gefährdet», so kann der Staat «jederzeit Sicherstellung verlangen». Das gibt es auch in anderen Abgabegesetzen. Das wollen wir auch hier machen, und gerade in diesem Bereich, wo es um internationale Grenzübertreite geht, ist das besonders notwendig. Würden Sie den Antrag Giezendanner annehmen, wäre die Erhebung der Abgabe in sehr vielen Fällen in Frage gestellt. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abs. 1 – Al. 1

Namentliche Abstimmung

Vote nominatif

(Ref.: 1251)

Für den Antrag der Kommission stimmen:

Votent pour la proposition de la commission:

Aguet, Bangert, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlin, Béguelin, Berberat, Borel, Bühlmann, Burgener, Caccia, Cavalli, Chiffelle, Columberg, David, de Dardel, Dörmann, Dünki, Durrer, Engler, Epiney, Fankhauser, Fasel, Fässler, Filliez, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Jost, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heim, Herczog, Hess Peter, Holenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Leemann, Leuenberger, Loretan Otto, Löttscher, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Müller-Hemmi, Ostermann, Pini, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruffy, Scheurer, Schmid Odilo, Semadeni, Simon, Spielmann, Strahm, Stump, Thür, Tschäppät, Tschopp, Vermot, Vollmer, von Felten, Waber, Weber Agnes, Widmer, Wiederkehr, Zbinden, Zwiggart (82)

Für den Antrag Giezendanner stimmen:

Votent pour la proposition Giezendanner:

Baumann Alexander, Bezzola, Binder, Bonny, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Cavadini Adriano, Comby, Dettling, Dreher, Dupraz, Egerszegi, Ehler, Engelberger, Fehr Lisbeth, Fischer-Häggingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Guisan, Gusset, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Keller, Kofmel, Kühne, Kunz, Langenberger, Lauper, Loeb, Maurer, Moser, Mühlmann, Müller Erich, Oehrli, Phillipona, Randegger, Sandoz Marcel,

Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Schlüer, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sella Hanspeter, Speck, Stamm Luzi, Steffen, Steinemann, Steiner, Stucky, Suter, Theiler, Vallender, Vetterli, Vogel, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wittenwiler, Wyss (70)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Eggly (1)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:
Aeppli, Alder, Aregger, Banga, Baumberger, Bircher, Blaser, Blocher, Borer, Carobbio, Christen, Couchepin, Deiss, Diener, Ducrot, Eberhard, Eymann, Fehr Hans, Gadiant, Gross Andreas, Gysin Hans Rudolf, Hess Otto, Hochreutener, Imhof, Lachat, Ledergerber, Leu, Leuba, Maitre, Maspoli, Meyer Theo, Nabholz, Nebiker, Pelli, Pidoux, Raggenbass, Ruckstuhl, Ruf, Rychen, Steinegger, Teuscher, Thanei, Tschuppert, von Allmen, Zapfl, Ziegler (46)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Stamm Judith (1)

Abs. 2, 3 – Al. 2, 3
Angenommen – Adopté

Art. 15–18
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 19
Antrag der Kommission
Abs. 1
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2
Mehrheit
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Minderheit I
(Vetterli, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk)
.... der Bundesverfassung sowie zur Deckung der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr gemäss Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung.
Minderheit II
(Burgener, Béguelin, Carobbio, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Marti Werner, Schmid Odilo, Spielmann)
.... mit dem Strassenverkehr und zur Finanzierung der Systeme betreffend Gewichtskontrollen.

Abs. 3
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4
Mehrheit
....
d. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Minderheit
(Hollenstein)

....
a. die ausgewiesenen Ausgaben der Kantone für externe Kosten des Verkehrs;
b. Streichen
....

Antrag Vogel
Abs. 4
....
c. die Finanzkraft der Kantone;
....

Antrag der liberalen Fraktion
Abs. 4
.... Die Verteilung der Beiträge an die Kantone nach Absatz 1 berechnet sich nach den Strassenlasten der Kantone.

Art. 19
Proposition de la commission
Al. 1
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2
Majorité
Adhérer à la décision du Conseil des Etats
Minorité I
(Vetterli, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk)
.... qu'elle supporte conformément à l'article 36ter alinéa 1er de la Constitution fédérale.

Minorité II
(Burgener, Béguelin, Carobbio, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Marti Werner, Schmid Odilo, Spielmann)
.... qu'elle supporte, et au financement des systèmes de contrôle du poids.

Al. 3
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4
Majorité
....
d. Adhérer au projet du Conseil fédéral
Minorité
(Hollenstein)

....
a. les dépenses effectives des cantons pour les frais externes du trafic;
b. Biffer
....

Proposition Vogel
Al. 4
....
c. la capacité financière des cantons;
....

Proposition du groupe libéral
Al. 4
.... La répartition des contributions revenant aux cantons selon l'alinéa 1er s'opère en fonction des charges routières des cantons.

Vetterli Werner (V, ZH), Sprecher der Minderheit: Mit ihrem Antrag, der in der Kommission mit 13 zu 8 Stimmen abgelehnt worden ist, beantragt Ihnen die Minderheit I in Artikel 19 Absatz 2 eine Ergänzung: Sie möchte die Verwendung des Bundesanteils am Reinertrag präzisieren.
Persönlich staune ich, dass der Bund seine zwei Drittel vorab zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung verwenden wird. Diesen Artikel gibt es bekanntlich ja noch nicht. Nach den Beschlüssen der eidgenössischen Räte wird das Volk das letzte Wort haben. Diese Milliarde ist also nach wie vor eine fette Taube auf dem Dach. Unabhängig von diesem geplanten Präjudiz soll der Bund den Reinertrag auch zur Deckung der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwenden.

Jetzt kommt unsere Ergänzung: Wir wollen gemäss Artikel 36ter Absatz 1 – der Absatz 1 ist die Korrektur der Fahne – der Bundesverfassung die Zweckbestimmung festlegen. Sie haben in Artikel 7 dieses Gesetzentwurfes bereits beschlossen, dass der Ertrag dieser Abgabe die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zu Lasten der Allgemeinheit nicht übersteigen darf. (Zur Erinnerung: Der Schwerverkehr hat eine Überdeckung von 110 Prozent.) Mit Blick auf die Strate-

gie des EVED muss man aber annehmen, dass das doch ein treffen wird.

Wir möchten, dass dieses Geld gemäss Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung zweckgebunden verwendet wird, als für die überfällige, längst versprochene Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, für die Hauptstrassen, für die Aufhebung von Niveauübergängen, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, für Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen, für den Finanzausgleich im Strassenwesen und für Beiträge an Kantone mit Alpenstrassen.

Mit dieser zweckgebundenen Verwendung des Reinertrages würde der Bundesrat auch sein Versprechen einlösen, das er den Stimmbürgern 1994 vor der Volksabstimmung über die LSVA gegeben hat, und damit die Glaubwürdigkeit von Bundesrat und Parlament aufpolieren. Ich zitiere nochmals aus den Erläuterungen des Bundesrates zur Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 über die LSVA, Seite 9: «Die Erträge sollen für Strassenzwecke und zum Ausgleich der externen Kosten verwendet werden.»

Jetzt will man die LSVA-Milliarde aufgrund dieser Vorlage aber mitnichten für Strassenverkehrszwecke und auch nicht zur Deckung der Lärm-, Gesundheits- und Unfallkosten sowie der Gebäudeschäden verwenden, sondern zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Das ist eine krasse Zweckentfremdung! Die LSVA ist damit eine reine, zusätzliche Fiskalabgabe. Mit dieser Vorlage machen wir unsere Bundesverfassung zum Papiertiger; auch beim Alpenschutzartikel sind wir auf dem besten Wege dazu.

Der zweite Grund, warum wir diese Ergänzung – die Berücksichtigung von Absatz 1 des Verfassungsartikels 36ter – beantragen: Wenn das Volk die FÖV-Vorlage, inklusive Neat, eventuell verwerfen sollte, dann muss klar geregelt sein, was der Bund mit den LSVA-Geldern macht. Er könnte sonst die LSVA-Gelder theoretisch noch krasser zweckentfremdet verwenden und sie in die allgemeine Bundeskasse überführen.

Mit dieser LSVA strapazieren wir Artikel 36quater der Bundesverfassung. Wenn wir den Missbrauch der LSVA-Gelder auf die Spitze treiben, so schaden wir der Glaubwürdigkeit von Bundesrat und Parlament, und dies könnte im Hinblick auf die kommende Volksabstimmung über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zudem ein folgenschwerer Bumerang sein.

Ich bitte Sie, die Abgabeverwendung mit der Ergänzung, wie sie der Antrag der Minderheit I vorsieht, klarer zu definieren und damit die Abgabe gegen eine Zweckentfremdung zu schützen. Ich danke Ihnen für Ihre Zustimmung.

Hollenstein Pia (G, SG), Sprecherin der Minderheit: Zuerst zu Herrn Vetterli: Herr Vetterli, wenn es Ihnen mit dem eben Gesagten ernst ist – wenn es Ihnen eigentlich ein Anliegen ist, dass die externen Kosten mit der LSVA bezahlt werden –, dann können Sie meinem Minderheitsantrag zustimmen.

Ich spreche zu Artikel 19 Absatz 4: Der Bundesrat schweigt sich in der Botschaft über die Bedeutung von Absatz 4 aus. Doch bei genauem Hinsehen wird klar, dass mit den Kriterien, die bezüglich der Verteilung der Beiträge an die Kantone unter den Buchstaben a und b – «a. der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen; b. den Strassenlasten der Kantone» – aufgeführt sind, indirekt dem Strassenbau und damit der Erzeugung von externen Kosten Vorschub geleistet wird. Dies widerspricht den Zielen unserer Umweltschutzgesetzgebung und den Zielen des Alpenschutzartikels klar.

Gemäss Zusammenstellung in der Botschaft sind nur rund 2 Prozent der externen Kosten Strassenkosten; der Rest sind Umweltkosten. Diese sind durch die Abgabe in erster Linie zu decken. Bei dem von mir vorgeschlagenen Kriterium – anstelle der Buchstaben a und b gemäss Entwurf des Bundesrates – «die ausgewiesene Ausgaben der Kantone für externe Kosten des Verkehrs» könnten sich die Kantone z. B. Lärmschutzmassnahmen für den öffentlichen Verkehr oder auch Beiträge an Spitäler oder Krankenkassen anrechnen lassen. Ich meine, dass es sinnvoll ist, nicht primär jene Kantone zu unterstützen, die die Strassenlastigkeit fördern, son-

dem jene zu berücksichtigen, die auch tatsächlich Ausgaben für externe Kosten ausweisen.

Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Vogel Daniel (R, NE): L'introduction de la redevance pour les poids lourds aura des incidences financières négatives dans les régions périphériques. On le savait dès le départ, car lors de la votation populaire, on a tenté de rassurer la population de ces régions.

En effet, le texte soumis au peuple prévoyait qu'une partie du produit de la redevance serait répartie entre les cantons. L'article constitutionnel concernant la taxe poids lourds mentionne expressément qu'«il sera tenu compte des répercussions particulières de la redevance sur les régions de montagne et sur les régions périphériques». Or, il n'y a rien dans le message qui précise comment le mandat constitutionnel sera rempli. La seule mention qui figure dans le message, c'est le fait que la charge supplémentaire par place de travail due à l'introduction de la taxe peut être deux à trois fois plus élevée dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Je regrette que le Conseil fédéral ait été totalement muet sur ce sujet dans son message. Il n'est pas soutenable de faire des promesses lors de la discussion de l'initiative et ensuite de n'en plus parler lors de l'élaboration de la loi. Le Conseil des Etats a partiellement comblé cette lacune en modifiant le début de l'article 19 dont nous parlons. Est-ce contre la volonté du Conseil fédéral? J'attends avec impatience les explications de M. Leuenberger, conseiller fédéral, à ce sujet.

Dans la loi, il est prévu que les cantons recevront un tiers du produit de la redevance. Ce tiers sera réparti en fonction de la longueur des routes, des charges routières des cantons, de la population des cantons, de l'imposition des véhicules à moteur. A mon avis, ces critères vont dans le sens contraire de l'exigence de tenir compte des répercussions financières de la redevance dans les régions périphériques. L'effet provoqué par les trois premiers critères est cumulatif en faveur des cantons les plus peuplés. Ce sont finalement les cantons les moins peuplés qui seront pénalisés. Les Grisons, Neuchâtel ou le Jura paieront pour Zurich.

Cette inégalité peut être corrigée au moins partiellement en introduisant dans la loi la capacité financière du canton. Ce critère est pertinent et représentatif, car il apporte un petit avantage aux régions économiquement défavorisées, qui sont mal desservies par le rail et qui n'ont aucune alternative à la route. Le transfert modal voulu par l'introduction de la redevance ne pourra pas avoir lieu, et il ne subsiste finalement que les inconvénients de l'opération.

Je me rends bien compte du risque que je cours en faisant, dans ce Conseil, une proposition en faveur des cantons les moins peuplés. J'invite néanmoins les représentants des grands cantons à soutenir ma proposition, au moins par solidarité. J'espère que pour les autres cela va de soi. N'oubliez pas que la redevance sur les poids lourds liée aux prestations fait partie d'un ensemble qui, avec les NLFA et la réforme des chemins de fer notamment, représente notre politique des transports pour demain. Il faut que tous les éléments de cette politique recueillent un minimum d'adhésion dans toutes les régions du pays pour pouvoir être mis en oeuvre.

Scheurer Rémy (L, NE): Le moins que l'on puisse dire à propos de l'article 19, c'est que le Conseil fédéral a presque entièrement oublié l'existence de l'article 36quater de la constitution, lequel dit à l'alinéa 3: «Les cantons ont droit à une partie du produit net de la redevance.» Et plus particulièrement: «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.» Certes, on trouve bien dans l'article une répartition entre la Confédération et les cantons, mais où est, dans le projet du Conseil fédéral, la prise en compte des répercussions particulières de la redevance sur ces régions? Le Conseil des Etats a rétabli les choses grâce à une nouvelle rédaction de l'alinéa 4. Mais, Monsieur le Conseiller fédéral, au nom du groupe libéral, je vous demanderai de confirmer qu'il y a bien deux degrés dans la répartition revenant aux cantons: un premier de-

gré qui est la prise en considération des répercussions de la redevance dans les régions de montagne et limitrophes, et un deuxième degré, après coup, qui est la répartition du reste de la somme aux cantons, selon un ou plusieurs des critères dont nous débattons maintenant. Je vous remercie d'ores et déjà de votre réponse et de votre confirmation.

J'en viens maintenant à la proposition du groupe libéral, qui est dans la logique des buts poursuivis dans l'utilisation du produit de la redevance, alors que les critères retenus jusqu'à présent y sont en partie contraires. En effet, comme l'a dit M. Vogel, la longueur du réseau routier, la population sont des critères non pas complémentaires, mais cumulatifs, qui jouent tous en défaveur de ceux qui sont le plus touchés par les effets de la redevance. Le critère de l'imposition des véhicules n'est pas un critère certain, car des cantons, comme le Valais par exemple, pratiquent une imposition basse, qui leur serait défavorable dans la répartition, alors que cette faible imposition est à l'origine destinée à ne pas pénaliser l'économie locale.

Le seul critère sûr, équitable et adapté aux buts recherchés est le critère des charges routières des cantons. Nous entendons ici, Madame Hollenstein, les charges routières au sens large, englobant les charges traditionnelles ainsi que les charges provenant de la prise en compte des coûts liés à l'élimination des nuisances dues au trafic, donc à la prise en compte des coûts externes. C'est en cela que notre proposition diffère de la vôtre et la dépasse: vous considérez les frais surtout consécutifs aux nuisances sans tellement chercher à en supprimer les causes. Notre proposition, au contraire, tient compte des conséquences nuisibles du trafic, mais aussi et très largement de l'effort que feront les cantons pour les éliminer ou les réduire. Je pense à la pose de revêtements particuliers, de revêtements antibruit ou encore à l'évêtement de localités. Cette proposition a l'avantage encore d'éviter de subtiles distinctions, dans l'origine et la nature des coûts constituant les charges routières.

Cette proposition, surtout, à l'avantage d'inciter les cantons, en les récompensant, à réduire les coûts externes et les nuisances du trafic. Elle concentre cet effort sur cette réduction. Nous aurions donc ainsi, dans la répartition entre les cantons, une première répartition qui tiendrait compte des effets de la taxe sur les régions, alors que la seconde répartition serait influencée par l'effort des cantons en vue d'un réseau routier plus performant et produisant moins de nuisances. En ce sens, notre proposition me paraît un peu plus équilibrée que celle de M. Vogel, qui met l'accent sur un aspect principalement.

Alors, dans la mesure où le débat général peut encore être un moment de réflexion et éventuellement une occasion de ralliement à une proposition nouvelle, je vous demande de soutenir celle que je viens de développer. Ce serait une divergence de plus avec le Conseil des Etats et cela donnerait le temps de la réflexion. Nous allons dans le sens d'une simplification et de la clarté.

Schmid Odilo (C, VS): Im Namen der CVP-Fraktion bitte ich Sie, bei der Abgabeverwendung den Anträgen der Mehrheit zuzustimmen. Der Antrag der Minderheit I (Vetterli) ist ein weiterer, hoffentlich letzter, verzweifelter Versuch, die Zielsetzungen der LSVA und des Gesetzes zu torpedieren. Ich sage dazu eigentlich nichts mehr. Wir haben an diesem Tage lange genug darüber debattiert. Dieser Antrag will das Gesetz torpedieren und muss abgelehnt werden.

Bei Absatz 4 bitte ich Sie aus folgenden Gründen der Mehrheit zuzustimmen: Die Verteilungskriterien wurden mit dem Vorstand der Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren abgesprochen.

Kriterium A, die «Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen», trägt einerseits der Siedlungsstruktur unseres Landes durchaus und sehr wohl Rechnung und deckt andererseits auch die Forderungen der liberalen Fraktion ab, weil die Strassenlasten ja sicher auch von der Länge der dem Verkehr geöffneten Strassen abhängen.

Kriterium B, die «Strassenlasten der Kantone», macht Sinn, denn diese bestehen nicht nur aus Baukosten, sondern in

vermehrtem Mass auch aus Unterhaltskosten, aus Kosten für den Umweltschutz – es deckt somit auch den Antrag Hollenstein ab –, aber auch aus Kosten für Ausgaben zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger, der Velofahrerinnen und Velofahrer usw.

Kriterium C, die Bevölkerungszahl, trägt der Tatsache Rechnung, dass die externen Kosten des Strassenverkehrs vor allem dort anfallen, wo die Bevölkerungs- und die Verkehrsdichte hoch sind, ist also auch sehr sinnvoll. Der Antrag Vogel möchte dieses Kriterium durch jenes der Finanzkraft der Kantone ersetzen. Die Regelung der Verteilung der Beiträge an die Kantone wurde, wie schon erwähnt, mit den kantonalen Regierungen abgesprochen. Der Aspekt «Finanzkraft» wurde auf Wunsch der Kantone fallengelassen, weil dieses Kriterium in diesem Bereich sachfremd sei. Die Neuordnung des Finanzausgleichs wird zurzeit bearbeitet und soll die diesbezüglichen Probleme lösen. Aus diesem Grund macht der Antrag Vogel wenig Sinn.

Kriterium D macht einem Walliser – der Kanton Wallis hat fast unanständig tiefe Steuern für Motorfahrzeuge – ein bisschen Bauchweh. Ich muss aber zugeben, es ist ein gerechtes Kriterium und somit auch berechtigt.

Aus all diesen Gründen kann ich festhalten: Wenn Sie mit der Mehrheit stimmen, stimmen Sie auf alle Fälle richtig.

Scheurer Rémy (L, NE): C'est une explication de la proposition du groupe libéral. Sur la feuille que vous avez reçue, il devrait y avoir trois points avant l'alinéa 4. Il est entendu que la première phrase de l'alinéa 4 qui concerne «la répartition de la part des cantons selon l'alinéa 1er, les répercussions de la redevance dans les régions montagnardes et limitrophes sont à prendre en considération», reste dans notre proposition. C'est seulement à partir de la deuxième phrase qu'il y a modification.

Marti Werner (S, GL): Im Namen der SP-Fraktion beantrage ich Ihnen ebenfalls, die Anträge der Minderheit I (Vetterli) und der Minderheit Hollenstein sowie die Einzelanträge abzulehnen und der Mehrheit zu folgen.

Zuerst zum Antrag der Minderheit I: Der Antrag der Minderheit I sieht gegenüber dem Antrag der Mehrheit eine Einschränkung auf Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung vor. Herr Vetterli will hier nun in einem letzten Angriff die an und für sich ungeliebte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in bezug auf den gesetzlich vorgesehenen Zweck eingengen. Man muss nämlich wissen, dass Artikel 36ter Absatz 1, auf den er verweist, die Zweckbestimmung der Mineralölsteuer umfasst. Hingegen ist in Artikel 36quater die Zweckbestimmung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe umschrieben. Er ist eben bedeutend weiter gefasst, denn es heisst hier in Absatz 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.» Dies ist der Zweck der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und nicht die in Artikel 36ter Absatz 1 aufgeführten engen Kriterien. In diesem Sinn ist der Antrag der Minderheit I eine Einschränkung der verfassungsmässigen Bestimmung, ich sage nicht, er sei verfassungswidrig, aber er macht hier auf dem gesetzlichen Wege eine Einschränkung der Zweckbestimmung. Das wäre falsch.

Im weiteren zum Antrag Vogel und zum Antrag der liberalen Fraktion: Hier gibt es eigentlich drei Gründe, um diese abzulehnen: Den ersten Grund hat Ihnen Kollege Schmid Odilo schon dargelegt: Dieses System wurde mit den zuständigen kantonalen Direktoren abgesprochen.

Dann gibt es einen zweiten Grund: Herr Vogel, ich hoffe, das überzeugt Sie als Mitglied der freisinnig-demokratischen Fraktion. Sie haben ja das grosse Projekt Ihres Finanzministers mit dem neuen Finanzausgleich. Wenn wir eine grundlegende Neuordnung des Finanzausgleichs wollen, dann ist es wirklich falsch, wenn wir im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens immer wieder neue Finanzausgleichselemente einfließen lassen. Das macht diesen Finanzausgleich intransparent, unübersichtlich und schliesslich eben auch nicht wirksam.

Als dritter Grund kommt hinzu, dass derartige Finanzausgleichselemente in der vom Bundesrat vorgesehenen Fassung bereits enthalten sind. Ich weiss, man könnte jetzt hier als Vertreter eines Kantons immer das Kriterium hervorziehen, das einem am besten passt. Für den Kanton Graubünden ist das jeweils die Grösse und die Länge der Strassen, für den Kanton Genf wäre es vielleicht die Anzahl der Verkehrsampeln usw. Das wäre falsch. Es braucht hier einen ausgewogenen Mix. Ich denke, diesen ausgewogenen Mix hat der Bundesrat gefunden, indem eben die Länge der geöffneten Strassen, die Bevölkerung und die steuerliche Belastung des Motorfahrzeugverkehrs als Parameter genommen werden. Kollege Schmid Odilo hat zu Recht darauf hingewiesen: Wenn ein Kanton eine zu tiefe Motorfahrzeugsteuer erhebt, ist es doch nur gerecht, dass das im Rahmen der Ausschüttung auch berücksichtigt wird. Es wäre doch falsch, wenn Kantone zu Lasten des Bundes hier von Steuersenkungen profitieren könnten.

Ich ersuche Sie deshalb auch hier, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und ebenfalls den Antrag der Minderheit Hollenstein abzulehnen.

Präsidentin: Die Fraktion der Freiheits-Partei lässt mitteilen, dass sie den Antrag der Minderheit I unterstützt.

Vetterli Werner (V, ZH), Sprecher der Minderheit: Herr Marti, nur ganz kurz: Ich zitiere Ihnen Artikel 36quater Absatz 2 der Bundesverfassung, wovon Sie gesagt haben, ich würde ihn missbrauchen: «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.»

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La proposition de la minorité I (Vetterli), comme vous la voyez sur le dépliant, avait été présentée au sein de la commission. Elle a été rejetée par 13 voix contre 8 et avec 3 abstentions. M. Vetterli l'a développée en indiquant que s'il y avait un surplus de recettes de cette taxe ou bien s'il y avait un refus par le peuple de l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, il fallait être clair pour savoir comment utiliser ce montant. Eh bien, c'est vrai que l'article 23 de la Constitution fédérale n'existe pas encore, mais c'est aussi vrai qu'à l'article 24bis de cette loi, la majorité s'est aussi préoccupée d'indiquer clairement quelle serait l'utilisation de ces recettes dans le cas où cet article 23 n'entrerait pas en vigueur. Pour l'application, la précision qui pourrait encore être nécessaire, c'est celle du cas où il y a un surplus de recettes.

Mais je pose quand même le problème, Monsieur Vetterli. Il s'agit d'un surplus de recettes que l'Etat encaisse sur la base de l'article 36quater de la Constitution fédérale qui prévoit aussi une utilisation. Or, il me semble qu'il serait assez raisonnable et logique que, s'il y a un surplus, il soit utilisé sur la base de l'article qui permet d'encaisser cette redevance, et non d'un autre. Donc, la position de la majorité de la commission, qui laisse toujours ouverte l'utilisation des recettes supplémentaires, pensant qu'il y a encore l'article 36quater de la Constitution fédérale, et qui règle la question à l'article 24bis de la présente loi dans l'hypothèse où il y aurait rejet de l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, me paraît être une solution raisonnable.

Je vous invite donc à soutenir la proposition de la majorité de la commission.

Toutes les autres propositions à l'article 19 alinéa 4, comme celle de la minorité Hollenstein, la proposition du groupe libéral présentée par M. Scheurer et la proposition Vogel, touchent finalement aux quatre critères selon lesquels serait distribuée la part qui revient aux cantons. A ces critères, le Conseil des Etats, en tout cas, a voulu ajouter un critère préalable, fondamental pour lui, à savoir la prise en considération des répercussions de la redevance dans les régions de montagne et limitrophes.

Or, notre commission a beaucoup discuté de ces critères et la majorité est arrivée à la conclusion qu'il valait la peine de s'en tenir, aux lettres a, b, c et d, aux critères mentionnés par

le projet du Conseil fédéral. La proposition de minorité Hollenstein a été refusée par 13 voix contre 3 et avec 6 abstentions. La proposition Vogel et celle du groupe libéral n'ont pas été présentées en commission; la commission n'a donc pas pu se prononcer à leur sujet. Mais on s'était renseigné et on a obtenu comme informations ce qu'ont répété ici MM. Schmid Odilo et Marti Werner. Ces critères ont été discutés et finalement, Conseil fédéral et gouvernements cantonaux se sont accordés à leur propos. Ils représentent un mixage de critères qui tiennent compte assez bien aussi de ce que prévoit l'alinéa 3 selon lequel il faut en tout cas compenser les dépenses dans le domaine des coûts non couverts par le trafic routier. La longueur du réseau des routes, les charges routières des cantons et même la population des cantons ont sans doute une influence sur les coûts non couverts, et il est bien évident que si l'imposition des véhicules à moteur est trop basse, elle augmente le découvert. Cette imposition ne devrait donc pas être utilisée comme un instrument pour faire monter les charges routières des cantons qui ne sont pas couvertes.

La majorité de la commission vous propose donc d'adhérer à la décision du Conseil des Etats relativement à l'alinéa 4 et d'adopter le projet du Conseil fédéral aux lettres a, b, c et d.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: In Artikel 19 geht es darum, wie die Abgaben verwendet werden.

Zum Antrag der Minderheit I (Vetterli): Herr Vetterli, Sie sorgen sich darüber, was mit den Abgaben auf Bundesebene geschieht, falls die FöV-Vorlage verschoben oder verworfen oder was auch immer würde. Wir haben das in der Kommission ziemlich ausführlich diskutiert. Es ist eine rechtliche Materie, und ich möchte das nicht alles wiederholen. Die Minderheit Vetterli möchte die Verwendung eigentlich auf die Bestimmung gemäss Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung eingrenzen. Das ist wirklich eine Eingrenzung. Bei Artikel 36ter handelt es sich lediglich um die Frage der Zweckbindung der Treibstoffzölle sowie um die Verwendung der Treibstoffzölle. Bei der LSVA geht es nicht darum, sondern sie basiert auf Artikel 36quater der Bundesverfassung. Es ist klar: Wenn die FöV-Vorlage scheitert, dann gilt Artikel 36quater, und die Gelder werden wie gehabt zur Internalisierung der externen Kosten verwendet. Wir haben ausserdem in der FöV-Vorlage in Artikel 24bis auch eine Übergangsbestimmung, und dort ist das klar vorgesehen.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit I (Vetterli) abzulehnen.

Zu den Verwendungskriterien der Abgaben auf der kantonalen Stufe: Es wurde schon mehrmals gesagt, und ich möchte das hier als deutschsprachender Berichterstatter wiederholen. Die Abgabekriterien wurden mit den kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren abgesprochen. Sie wurden nicht irgendwie in den Wolken definiert. Die Verteilung sollte gemäss Bundesrat erfolgen nach:

- a. der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen;
- b. den Strassenlasten der Kantone;
- c. der Bevölkerung der Kantone;
- d. der steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs.»

Nun will die Minderheit Hollenstein die Strassenlasten als Kriterien streichen.

Ich bitte Sie im Namen der Mehrheit, diese nicht zu streichen. Sie wissen, dass ein Drittel der LSVA von den Kantonen unter anderem – und in entscheidender Weise – im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet wird. Mit anderen Worten: Die Frage der Strassenlasten auf kantonalen Ebene muss als Kriterium im Gesetz enthalten sein.

Zum Antrag Vogel: Er lag in dieser Form zwar in der Kommission nicht vor, aber das Prinzip haben wir diskutiert. Herr Vogel möchte als Kriterium «die Finanzkraft der Kantone» statt «der Bevölkerung der Kantone» einfügen.

Wir haben das abgelehnt, und ich möchte Sie bitten, diesen Antrag ebenfalls abzulehnen. Die Bevölkerungszahl der Kantone ist entscheidend, denn dort, wo die Agglomerationen, wo die grossen Städte sind, entsteht auch ein entsprechendes Verkehrsaufkommen. Es ist klar, dass das ein Kriterium

sein soll, und nicht die Finanzkraft der Kantone. Herr Marti hat zu Recht darauf hingewiesen, dass es mit Blick auf die Einführung des neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen falsch wäre, wenn der Bund ein neues Kriterium einführen würde. Es ist richtig, hier das Kriterium der Bevölkerungszahl der Kantone beizubehalten.

Aus demselben Grund bitte ich Sie, ebenfalls den Antrag der liberalen Fraktion abzulehnen. Die liberale Fraktion will lediglich die Strassenlasten der Kantone als Kriterium gelten lassen, und das geht hier eigentlich nicht. Wir wollen auf Bundesebene die Verwendung der Abgaben genau so handhaben, wie es der Bundesrat vorsieht.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Von den Erträgen der LSWA gehen zwei Drittel an den Bund und ein Drittel an die Kantone.

Zu den zwei Dritteln, die an den Bund gehen: Damit sollen in erster Linie die Infrastruktur der Projekte «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» und die externen Kosten bezahlt werden. Nun will die Minderheit I in Absatz 2, dass nicht alle externen Kosten bezahlt werden, sondern nur diejenigen, die mit dem Strassenverkehr im Zusammenhang stehen. Das ist eine Einschränkung. Das würde nämlich bedeuten, dass nur noch Lärmschutzmassnahmen und die Strassenkosten bezahlt werden könnten – alles im Sinne von Artikel 36ter der Bundesverfassung. Daneben gibt es aber andere externe Kosten: Gesundheitskosten, Kosten von Unfallfolgen und von Gebäudeschäden. Diese könnten, würde der Antrag der Minderheit I angenommen, nicht mehr bezahlt werden.

Wir wissen ja, dass Sinn und Zweck der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe die Bezahlung der externen Kosten ist. Das müssen alle externen Kosten sein und nicht nur die Strassenkosten. Deswegen muss bei Absatz 2 der Antrag der Minderheit I abgelehnt werden.

Zum Drittel, den die Kantone erhalten: Hier sieht es etwas anders aus. Der Ständerat hat Artikel 19 Absatz 4 zugunsten der Berg- und Randgebiete geändert. Er wollte sich näher am Text der Verfassungsgrundlage orientieren, wonach die besonderen Auswirkungen der LSWA in diesen Gebieten zu berücksichtigen sind. Es würde ja heute morgen des langen und breiten und zum Teil durchaus zu Recht gesagt, dass die LSWA für die Randgebiete eine Benachteiligung gegenüber Zentrumsgebieten in der Schweiz bedeute. Beim Kantonsanteil von einem Drittel sollen die Kantone mit Berg- und Randgebieten gegenüber den übrigen Kantonen überproportional und – das wurde von Herrn Scheurer und Herrn Vogel gefragt, und ich kann es bestätigen – vorweg bessergestellt werden. Es muss zwischen dieser Vorwegberücksichtigung der Berg- und Randgebiete und den nachgelagerten allgemeinen Verteilungskriterien, welche dann für alle Kantone gelten, unterschieden werden. Diese Einzelheiten werden auf Verordnungsstufe zu regeln sein.

Gemäss Antrag Vogel soll nun die Finanzkraft statt die Bevölkerungszahl ein Kriterium sein. Dieses Kriterium sollte nicht die Bevölkerungszahl ersetzen, das ist auch die Auffassung der kantonalen Baudirektoren, mit denen wir uns auf diesen Schlüssel geeinigt haben. Es würde auch nicht den Vorschlägen zur Neuregelung des Finanzausgleichs entsprechen; Herr Marti hat das gesagt. Es ist unbestritten, dass die externen Kosten, welche über die LSWA angelastet werden, vor allem in den Agglomerationen entstehen, dort, wo am meisten Menschen wohnen und arbeiten, welche dann von der Luftverschmutzung, vom Lärm, von den Unfällen und auch von den Gebäudeschäden am meisten betroffen sind. Deswegen muss ich Ihnen empfehlen, bei der allgemeinen Verteilung am Kriterium der Bevölkerungszahl festzuhalten.

Anders sieht die Sache bei der vorgezogenen Verteilung an die Berg- und Randgebiete aus: Hier ist eine überdurchschnittliche Betroffenheit anhand anderer Kriterien vorhanden. Es sind Kriterien, die jetzt noch nicht im Gesetz sind, die aber dann in der Verordnung berücksichtigt werden, nämlich die Zusatzbelastung pro Arbeitsplatz, der Anteil der Beschäftigten im Strassenverkehrsgewerbe, z. B. der Anteil der Beschäftigten in transportabhängigen Branchen – in den Bran-

chen also, die darauf angewiesen sind, dass sie via Strassentransporte überhaupt die Grundlage für ihre Tätigkeit haben –, der Anteil der Beschäftigten in exportorientierten Branchen, die auch darauf angewiesen sind, via Strassentransporte Ihre Ware überhaupt an die Frau und an den Mann zu bringen. Dazu muss ich folgendes sagen: Zusätzlich können natürlich auch ganz andere Kriterien, z. B. das Kriterium der Finanzkraft, herangezogen werden, aber nicht allein. Wenn man allein das Kriterium der Finanzkraft heranziehen würde, würde eine Ungerechtigkeit entstehen. Wir gedenken durchaus, alle diese Kriterien auf Verordnungsstufe zu regeln. Wir werden uns bemühen, das alles unter Berücksichtigung der Berg- und Randgebiete und in Zusammenarbeit mit den Kantonen umzusetzen, so, wie der Entwurf des Bundesrates auch schon in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Regierungsräten zustande gekommen ist. Es wird zu dem Sache der Kantone sein, die ihnen gutgeschriebenen Beträge zweckdienlich zu verwenden.

Aus all diesen Gründen ersuche ich Sie, dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

Abs. 1 – Al. 1
Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Präsidentin: Der Antrag der Minderheit II ist zurückgezogen worden.

Abstimmung – Vote
Für den Antrag der Mehrheit 96 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I 63 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3
Angenommen – Adopté

Präsidentin: Wir bereinigen zuerst buchstabenweise die Kommissionsanträge und stellen das Resultat dann gegen den Antrag der liberalen Fraktion.

Abs. 4 Bst. a – Al. 4 let. a

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire
Für den Antrag der Mehrheit 102 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 49 Stimmen

Abs. 4 Bst. b – Al. 4 let. b

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire
Für den Antrag der Mehrheit 103 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 48 Stimmen

Abs. 4 Bst. c – Al. 4 let. c

Präsidentin: Herr Vogel hat seinen Antrag zu Buchstabe c zurückgezogen.

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

Abs. 4 Bst. d – Al. 4 let. d
Angenommen – Adopté

Abstimmung – Vote

Definitiv – Définitivement
Für den Antrag der Mehrheit 120 Stimmen
Für den Antrag der liberalen Fraktion 37 Stimmen

Art. 20*Antrag der Kommission**Abs. 1*

Wer die Abgabe vorsätzlich hinterzieht oder bestraft. Bei fahrlässiger Begehung beträgt die Busse bis das Dreifache der hinterzogenen oder gefährdeten Abgabe oder des unrechtmässigen Vortes. Vorbehalten bleiben

Abs. 2-4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 20*Proposition de la commission**Al. 1*

Celui qui intentionnellement soustrait ou ou de l'avantage illicite. En cas de négligence, l'amende va jusqu'à trois fois le montant de la redevance soustraite ou mise en péril ou de l'avantage illicite. Les articles 14 à 16 du droit

Al. 2-4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 21-23*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 24*Antrag der Kommission**Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 2**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Friderici, Binder, Giezendanner, Schenk, Vetterli)

.... als aufgehoben. Voraussetzung für das Inkrafttreten ist die Annahme durch Volk und Stände von Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung.

Art. 24*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 2**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Friderici, Binder, Giezendanner, Schenk, Vetterli)

.... des poids lourds. Elle est subordonnée à l'acceptation par le peuple et les cantons de l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Friderici Charles (L, VD), porte-parole de la minorité: Nous l'avons déjà dit lors du débat d'entrée en matière, cette loi se réfère aux articles 24septies, 36quater, 36sexies de la constitution ainsi qu'à l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution. Or, cet article 23 des dispositions transitoires de la constitution, qui traite du financement des grands travaux ferroviaires, n'est pas encore sorti de la navette entre le Conseil des Etats et notre Conseil, il n'est donc pas encore accepté par le Parlement. Nous avons donc voté ici sur un texte législatif qui fait référence à un texte constitutionnel qui n'existe pas encore. Pour cette raison, il est nécessaire de mettre à l'article 24 alinéa 2 une justification qui dit que cette

loi est subordonnée à l'acceptation par le peuple et les cantons de l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale. Sinon, dans le cas contraire, on pourrait envisager que l'ordonnance d'application qui découlerait de cette loi pourrait être attaquée en justice.

Je vous invite à adopter la proposition de minorité puisque cette loi, une partie tout au moins, n'a pas de base constitutionnelle. Il est nécessaire d'ajouter à l'article 24 cette remarque.

Präsidentin: Die SP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag der Minderheit Friderici ablehnt.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La majorité de la commission, par 17 voix contre 6, a refusé la proposition de minorité Friderici pour trois raisons essentiellement.

1. Il s'agit de passer de la taxation forfaitaire que nous connaissons aujourd'hui à la taxation proportionnelle aux prestations.

2. L'objectif important à atteindre, avec cette nouvelle procédure, c'est de lutter efficacement contre l'avalanche des 40 tonnes, une fois qu'ils seront autorisés, donc de rééquilibrer les conditions de concurrence avec le rail.

3. Il est important aussi de contribuer au financement des quatre grands projets et d'améliorer par des mesures infrastructurelles cet équilibre entre le rail et la route.

La seule raison pour laquelle on introduit cette taxe n'est pas seulement celle du financement des quatre grands projets. Si ce projet et l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale devaient échouer, il pourrait y avoir quand même un accord bilatéral avec l'Union européenne qui supprimerait la limite des 28 tonnes, et on aurait besoin de cette taxe.

Mais, dans l'hypothèse où l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale ne serait pas accepté par le peuple, la commission a prévu l'article 24bis qui indique exactement comment utiliser les recettes de cette redevance. Je pense donc que pour ce qui est des dispositions transitoires en tout cas, l'article 24bis proposé par la commission règle de façon convenable l'application, et en tenant compte des objectifs multiples que j'ai mentionnés avant. Ce n'est pas la proposition de minorité Friderici qui résout ce problème.

C'est la raison pour laquelle, au nom de la majorité de la commission, je vous propose de refuser la proposition de minorité Friderici et de vous en tenir à l'article 24 tel qu'il a été approuvé par la majorité de la commission, c'est-à-dire selon la décision du Conseil des Etats.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die LSVA wird einerseits für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs erhoben. Herr Friderici will sie nun ausschliesslich mit dieser Vorlage in Zusammenhang bringen. Aber sie wird andererseits auch wegen der Alpen-Initiative erhoben, sie wird auch wegen der «Abfederung» der dereinst zugelassenen «40-Töner» erhoben, und sie wird vor allem erhoben, um die externen Kosten des Schwerverkehrs zu bezahlen. Wenn der Antrag der Minderheit nun durchkäme, wären all diese anderen Zwecke – «Abfederung» der 40 Töner, Bezahlung der externen Kosten, Umsetzung der Alpen-Initiative – nicht mehr möglich.

Was die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs angeht: Wenn die Vorlage «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» Schiffbruch erleiden sollte, müsste die Infrastruktur trotzdem gebaut werden. Die «Bahn 2000» ist beschlossen; die Neat ist beschlossen. Ich sage nicht: Es wird genau das gebaut, was in dieser Vorlage beraten wird. Aber dereinst braucht es eine alternative Vorlage, und dann ist man unter Umständen froh, wenn bereits die Finanzierung sichergestellt ist.

Deswegen ersuche ich Sie, den Antrag der Minderheit Friderici abzulehnen.

Friderici Charles (L, VD), porte-parole de la minorité: Monsieur le Conseiller fédéral, vous venez de dire que les NLFA avaient été acceptées par le peuple, c'est juste, mais le système de financement est différent. Donc, on ne peut plus se

baser sur le système de financement que nous prévoyons aujourd'hui si l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution était par hasard rejeté par le peuple. A ce moment-là, la justification du financement des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes ne serait plus comprise dans la loi que nous examinons présentement.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wenn es eine Finanzierung der – immerhin bereits einmal beschlossenen, im zweiten Anlauf aber allenfalls abgelehnten – Infrastruktur braucht, dann sind wir froh, wenn die LSVA bereits beschlossen ist und ihre Erträge zur Verfügung stehen. Abgesehen davon habe ich Ihnen eine ganze Reihe anderer Gründe aufgezählt, wozu die LSVA eingeführt werden soll. Wenn Sie wie in den Übergangsbestimmungen jetzt nur an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs binden, könnten all diese anderen Gründe nicht mehr berappt – oder «befrankt» – werden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	103 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	35 Stimmen

Art. 24bis (neu)

Antrag der Kommission

Titel

Übergangsbestimmung

Wortlaut

Bis zum Inkrafttreten einer Verfassungsgrundlage zur Verwendung des Ertrages der LSVA im Sinn von Artikel 19 Absatz 2 erfolgt die Verwendung des Ertrages der Schwerkverkehrsabgabe nach Vorgabe von Artikel 36quater der Bundesverfassung.

Art. 24bis (nouveau)

Proposition de la commission

Titre

Disposition transitoire

Texte

Jusqu'à l'entrée en vigueur d'une base constitutionnelle relative à l'utilisation du produit de la RPLP au sens de l'article 19 alinéa 2, l'utilisation du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds est réglée par l'article 36quater de la Constitution fédérale.

Angenommen – Adopté

Art. 25

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Theiler, Bezzola, Binder, Christen, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk, Vetterli)
(Eventualantrag, falls der Antrag der Minderheit I oder Minderheit II bei Art. 8 Abs. 1 angenommen wird)

.... Inkrafttreten. Der Abgabesatz nach Artikel 8 Absatz 1 beträgt 0,6 Rappen. Er darf erst überschritten werden, wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht von 28 Tonnen erhöht wird.

Antrag Hasler Ernst

Abs. 3 (neu)

Bis zum Zeitpunkt der Einführung einer verbrauchs- oder leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe in der EU kann der Bundesrat in Abweichung zum Tarif gemäss Artikel 8 die Besteuerung in Abstimmung mit der EU festlegen.

Art. 25

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Theiler, Bezzola, Binder, Christen, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Schenk, Vetterli)

(Proposition subsidiaire, en cas d'acceptation de la proposition de la minorité I ou minorité II à l'art. 8 al. 1er)

.... de l'entrée en vigueur. Le taux de la redevance prévu à l'article 8 alinéa 1er est de 0,6 centime. Il ne pourra être relevé qu'en cas d'augmentation du poids total autorisé de 28 tonnes.

Proposition Hasler Ernst

Al. 3 (nouveau)

Jusqu'à l'introduction dans l'Union européenne d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation, le Conseil fédéral peut fixer le taux d'imposition en accord avec l'Union européenne, en dérogeant aux dispositions sur les tarifs de l'article 8.

Präsidentin: Ich teile Ihnen mit, dass der Antrag der Minderheit Theiler sowie der Antrag Hasler Ernst zurückgezogen worden sind.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, nominatif

(Ref.: 1261)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:
Aguet, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlín, Béguelin, Berberat, Bezzola, Borel, Bosshard, Bühlmann, Burgener, Caccia, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Columberg, Comby, David, de Dardel, Diener, Dormann, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Gadiant, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Jost, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Heim, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jutzet, Keller, Kühne, Lachat, Langenberger, Lauper, Leemann, Leuenberger, Loretan Otto, Maitre, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Mühlmann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Ostermann, Pellli, Pini, Randegger, Ratti, Rechsteler Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Semadeni, Simon, Spielmann, Steffen, Strahm, Stump, Suter, Tschäppät, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Felten, Waber, Weber Agnes, Weyeneth, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zapfl, Ziegler, Zwygart (111)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Baumann Alexander, Binder, Bortoluzzi, Brunner Toni, Bühler, Dettling, Dreher, Eggly, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Gros Jean-Michel, Gusset, Hasler Ernst, Kofmei, Kunz, Maurer, Nebiker, Oehrlí, Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Schlüer, Schmied Walter, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner, Stucky, Vetterli (33)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Egerszegi, Hegetschweiler, Schmid Samuel, Sella Hanspeter, Theiler, Weigelt (6)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Alder, Aregger, Banga, Bircher, Blaser, Blocher, Bonny, Borer, Carobbio, Christen, Couchepin, Delss, Ducrot,

Eymann, Fehr Hans, Frey Claude, Giezendanner, Gross
Andreas, Guisan, Gysin Hans Rudolf, Hess Otto, Hess
Peter, Hochreutener, Imhof, Jeanprêtre, Ledergerber, Leu,
Leuba, Loeb, Lötscher, Maspoli, Meyer Theo, Moser, Nab-
holz, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Ruf, Scheurer, Speck,
Steinegger, Teuscher, Thanei, Thür, Tschopp, Tschuppert,
von Allmen, Zbinden (49)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Stamm Judith

(1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 19.40 Uhr
La séance est levée à 19 h 40

96.077

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Bundesgesetz

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Loi fédérale

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 547 hiervoor – Voir page 547 ci-devant
 Beschluss des Nationalrates vom 9. Oktober 1997
 Décision du Conseil national du 9 octobre 1997

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich bin Ex-Präsident der Kommission, aber Berichterstatter, weil das Geschäft von Ihrer vorberatenden Kommission noch unter meiner Leitung behandelt worden ist. Die Kommission hat beschlossen, es sei zu referieren und kein schriftlicher Bericht vorzulegen! Ein schriftlicher Bericht hätte ohnehin nichts gebracht, denn wir werden bei Artikel 8 vermutlich wieder recht hitzige Debatten führen.

Wir werden also nicht so rasch vorankommen wie bei den drei bisherigen Geschäften. Es wäre auch nicht tunlich, weil wir ja heute hierher gekommen sind, um zu debattieren.

Zwischen den Räten bestehen beim Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe bei sieben Artikeln Differenzen. Deren zwei haben politische Bedeutung, diejenigen bei Artikel 8 («Tarif») und bei Artikel 4 («Ausnahmen und Befreiungen»), hier in bezug auf den kombinierten Verkehr und die ReiseCars.

Bei Artikel 8, der im Zentrum der Diskussionen steht, liegt die Herausforderung darin, bei den Tarifen einerseits eine innenpolitisch abgestützte Lösung zu finden und andererseits nicht Hindernisse für die bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union aufzubauen. Zwischen den beiden Räten zeichnet sich nun eine Lösung ab, die auch vom Bundesrat im Hinblick auf seine schwierigen Verhandlungen mit der EU begrüsst wird. Hierzu liegt seit einigen wenigen Minuten ein neuer Antrag der Kommissionmehrheit vor. Er ist identisch mit dem Ihnen ausgeteilten Antrag Beerli: Wort für Wort, Punkt für Punkt, Komma für Komma.

Ich wäre dem Ratspräsidenten dankbar, wenn er mir bei Artikel 8 zuerst, vor den Sprechern der Minderheiten, das Wort erteilen würde, damit ich die ganze Chose, die recht kompliziert ist, erläutern kann.

Ich möchte Frau Beerli und denjenigen, die bei der Formulierung des Antrages auch mitgewirkt haben, für diese Arbeit jetzt schon danken.

Die übrigen Differenzen – abgesehen von jenen bei Artikel 4 und Artikel 8 – sind untergeordneter Natur und können grundsätzlich durch Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates bereinigt werden.

Ich komme zu einem letzten Vorgedanken: Wenn immer möglich sollte das Verfahren der Differenzbereinigung noch in dieser Session abgeschlossen werden, so dass in beiden Räten die Schlussabstimmungen stattfinden können. Dies ist auch die Meinung in der nationalrätlichen Kommission.

Art. 1 Abs. 2
Antrag der Kommission
 Festhalten

Art. 1 al. 2
Proposition de la commission
 Maintenir

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich komme zur ersten Differenz, bei Artikel 1 Absatz 2: Während sich der Nationalrat der von unserem Rat auf Antrag der Kommission präzisierten und verbesserten Fassung von Absatz 1 anschliessen konnte, hält er bei Absatz 2 an der Fassung gemäss Bundesrat fest.

In Absatz 2 hat der Ständerat in der Einleitung das Wort «ausserdem» eingefügt, um die Komplementarität von Absatz 2 gegenüber Absatz 1 zu verdeutlichen. Weiter hat unser Rat in der Sondersession 1997 beschlossen, den Buchstaben c von Absatz 2 zu streichen. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates begründete ihren seinerzeitigen Antrag für diese Streichung so, dass die Bestimmung, wonach «die Auswirkungen einer allfälligen Erhöhung des gesetzlich höchstzulässigen Gesamtgewichts beim Schwerverkehr kompensiert werden», strenggenommen mit der Zielsetzung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gemäss Verfassung nichts zu tun habe, und zwar weder rechtlich noch tatsächlich. Die Kompensation der Gewichtserhöhung wäre ein Nebeneffekt der LSVA. Hier wiederum bedeutet die Streichung von Buchstabe c natürlich nicht, dass die kompensatorische Wirkung der LSVA in bezug auf die Gewichtserhöhung nicht anerkannt werden soll. Die Kommission hat im Rahmen der Differenzbereinigung stillschweigend beschlossen, in der Einleitung von Absatz 2 das Wort «ausserdem» beizubehalten.

Sie hat mit 6 zu 2 Stimmen Festhalten an der Streichung von Buchstabe c beschlossen, dies noch aus einer zusätzlichen Überlegung: Aus der Sicht der verfassungsrechtlichen Grundlage konkretisiert Absatz 1 den Artikel 36quater der Bundesverfassung, während Absatz 2 Buchstaben a und b auf den neuen, noch nicht definitiv beschlossenen Artikel 23 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung gemäss der Vorlage für die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs Bezug nimmt. Buchstabe c von Absatz 2 dagegen findet keine Grundlage in der Verfassung.

Mit der Streichung dieses Buchstabens c kann in einem Referendumskampf – dieser soll, wie ich gehört habe, mehr oder weniger sicher kommen – dem denkbaren Vorwurf, wonach die Bestimmung von Buchstabe c nicht verfassungsgemäss sei, begegnet werden.

Aus diesen Gründen beantragt die Kommission Festhalten.

Bisig Hans (R, SZ): Wir Kommissionsmitglieder kommen direkt aus einer Kommissionssitzung. Ich bin etwas aufgeschreckt worden. Ich komme bei Artikel 8 nochmals darauf zurück. Hier sprechen wir von der Philosophie, wie wir sie dieser LSVA-Vorlage gegeben haben, und zu dieser Philosophie gehört ein Festhalten am Beschluss zu Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c. Darum scheint es mir notwendig, dass man sich nochmals bewusst wird, worum es tatsächlich geht.

Das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe basiert auf den Artikeln 24septies, 36quater und 36sexies der Bundesverfassung sowie dem noch nicht rechtskräftigen Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Über diesen Artikel werden wir erst morgen debattieren.

Das, was ich jetzt gesagt habe, darf auch bei der Differenzbereinigung nicht vergessen werden. Im Vordergrund steht der Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen und lästigen Einwirkungen, insbesondere die Bekämpfung von Luftverunreinigung und Lärm. Dass dieses Ziel mit einer rollenden Autobahn nicht oder nur ungenügend erreicht wird, dürfte zwischenzeitlich allgemein bekannt sein, verschlechtert doch der Verlad ganzer Lastwagen auf die Bahn die Ökobilanz.

Wenig bestritten ist, dass der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zu Lasten der Allgemeinheit langfristig decken soll. Auch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs im Transportmarkt und eine vermehrte Beförderung von Gütern mit der Bahn finden eine breite Unterstützung. Ich stelle allerdings immer wieder fest, dass damit vor allem der Alpentransit gemeint ist, dieser Transitanteil beträgt jedoch am gesamten

Strassengüterverkehr lediglich knappe 5 Prozent. 95 Prozent – und das sind die entscheidenden 95 Prozent, die durch die LSWA belastet werden – sind Binnenverkehr. Dieser Binnenverkehr lässt sich aber nicht einfach auf die Schiene verlagern, sei es, weil gar keine Gütertransportbahn zur Verfügung steht, oder sei es, weil es viel zu umständlich oder sogar ökonomisch und ökologisch unsinnig ist.

Gemäss Artikel 36quater Absatz 2 der Bundesverfassung ist der Reinertrag der LSWA zur Deckung von Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen. Selbst wenn nun neu höchstens zwei Drittel davon den Eisenbahn-Grossprojekten zugute kommen sollen, fehlt jede Legitimation für die Abschöpfung eines möglichen Produktivitätsgewinnes bei einer allfälligen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes. Als Erstrat hatten wir darum im Zweckartikel Absatz 2 Buchstabe c gestrichen.

Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und nach den gefahrenen Kilometern. Damit werden «40-Töner» genügend belastet, ganz abgesehen davon, dass diese, bezogen auf die Nutzlast, eindeutig ökologischer sind als 28-Tonnen-Lastwagen. Auch diese Feststellung gilt es wieder einmal zu machen. Herr Bundesrat Leuenberger macht sie ja auch von Zeit zu Zeit. Ich bin darum mit der Kommission und entgegen dem Entwurf des Bundesrates und dem Beschluss des Nationalrates für Festhalten, also für die Streichung von Buchstabe c. Auch wenn diese Bestimmung nicht unbedingt die zentralste ist, so dürfte sie im Rahmen einer Referendumsabstimmung doch ziemlich relevant sein.

Grundsätzlich bin ich sowieso der Meinung, dass wir der Philosophie, die wir einmal festgelegt haben, treu bleiben sollten. Ich habe einleitend gesagt, dass ich bei Artikel 8 auf diese Treue unserer Philosophie gegenüber noch einmal zurückkommen werde, denn dort scheint mir jetzt die Kommissionmehrheit vom Pfad der Tugend abzuweichen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es wurde in den beiden Voten mehrfach gesagt, dass es sich um den Zweckartikel handle, dass er deklamatorische Bedeutung habe und dass direkt aus der Formulierung keine konkreten Folgerungen bezüglich der Ausgestaltung der LSWA gezogen werden könnten. Von daher ist es zwar deklamatorisch ein wichtiger Artikel, aber in der praktischen Auswirkung ist er nicht dermassen bedeutend.

Herr Loretan hat gesagt, man wolle versuchen, dieses Gesetz in dieser Session nun definitiv zu Ende zu beraten. Von daher muss ich sagen: Obwohl die Unterschiede zwischen Ihrer Formulierung und jener des Nationalrates nicht so gewaltig sind, würde ich Ihnen vorschlagen, sich im Interesse der beschleunigten Behandlung der Vorlage dem Nationalrat anzuschliessen. Das tue ich mit um so grösserer Überzeugung, als der Nationalrat seinerseits dem Bundesrat gefolgt ist. Das ist der Pfad der Tugend, Herr Bisig!

In Artikel 1 Absatz 2 geht es im wesentlichen um zwei Bestimmungen: Bei der ersten geht es um das Wörtlein «ausserdem», also meines Erachtens um eine rein redaktionelle Frage. Ich würde Ihnen empfehlen, es wieder herauszunehmen; es ist nicht nötig. Es ist nämlich von der Systematik her bereits in Absatz 1 enthalten, denn dort wird der Hauptzweck der Abgabe, nämlich die Kostendeckung, erwähnt; in Absatz 2 geht es dann um die Nebenzwecke.

Was die zweite Bestimmung, nämlich Absatz 2 Buchstabe c, angeht, müssen Sie folgendes bedenken: Der Nationalrat hat immerhin mit 103 zu 58 Stimmen Zustimmung zum Bundesrat (also Aufrechterhaltung des Buchstabens c) beschlossen, im Wissen darum, dass Sie diese Bestimmung eigentlich streichen möchten.

Dabei geht es um einen wichtigen politischen Nebeneffekt der LSWA. Es ist doch unbestritten: Wir wollen die Limite der 40 Tonnen nur einführen, wenn wir gleichzeitig eine fiskalische Abfederung dafür bekommen, denn wir geben die 28-Tonnen-Limite auf. Das ist in Absatz 2 Buchstabe c enthalten.

Deshalb bitte ich Sie, sich dem Nationalrat und dem Bundesrat anzuschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag des Bundesrates

23 Stimmen
8 Stimmen

Art. 4 Abs. 2, 3

Antrag der Kommission

Abs. 2

Streichen

Abs. 3

.... erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.

Art. 4 al. 2, 3

Proposition de la commission

Al. 2

Biffer

Al. 3

.... selon un forfait. Elle se monte au plus à 5000 francs par année. Le Conseil fédéral peut échelonner la redevance en fonction des différentes catégories de véhicules.

Abs. 2 – Al. 2

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Der Nationalrat will den kombinierten Verkehr mit Containern oder Wechselbehältern für die Vor- bzw. Nachläufe zu den nächstgelegenen Containerterminals von der LSWA völlig befreien. In unserer Kommission ist, gestützt auf einen Antrag, auch die Möglichkeit einer bloss teilweisen Befreiung – z. B. im Umfang von lediglich 30 Prozent – diskutiert worden.

Die Frage der ganzen oder teilweisen Befreiung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs spielt in den Verhandlungen mit der EU naturgemäss eine bedeutende Rolle. Es empfiehlt sich deshalb, dem Bundesrat die nötige Flexibilität einzuräumen, dies auch für spätere Anpassungen an die Entwicklungen in der EU.

Dies geschieht nach Meinung Ihrer Kommission am besten dergestalt, dass die von der Sache her und politisch gerechtfertigte Befreiung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs in die Kompetenz des Bundesrates gelegt wird gemäss Absatz 1 von Artikel 4, der besagt: «Der Bundesrat kann bestimmte Fahrzeugarten oder Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreien oder Sonderregelungen treffen.» Dabei geht es natürlich nur um die Befreiung derjenigen Fahrzeuge, die überwiegend und in erster Linie im kombinierten Verkehr eingesetzt sind, und zwar zu den 14 Umladestationen gemäss Verordnung des Bundesrates vom 25. Juni 1997. Es geht also nur um die Befreiung des Verkehrs zum nächstgelegenen Terminal und nicht etwa auch um die Befreiung für Fahrzeuge, die quer durch die Schweiz zu den Radialzonen fahren.

Es geht klar um den kürzesten Zu- und Wegbringerverkehr zum nächstgelegenen Containerterminal. Die Ausnahmeregelung darf also für Fahrzeuge, die nur gelegentlich im kombinierten Verkehr eingesetzt sind, nicht gelten. Ihre Kommission hat den Vorsteher des EVED, Bundesrat Leuenberger, eingeladen, hier im Rat eine entsprechende Erklärung zuhanden der Materfallen abzugeben, die sich insbesondere auch zur Möglichkeit einer teilweisen Befreiung ausspricht. Unter diesen Voraussetzungen beantragt Ihnen die Kommission mit 10 zu 0 Stimmen, Absatz 2 von Artikel 4 zu streichen, da die vom Nationalrat richtigerweise vorgesehene Regelung durch entsprechende Anwendung von Absatz 1 besser und in flexiblerer Art und Weise getroffen werden kann.

In diesem Sinne lautet der Antrag der Kommission, Absatz 2 von Artikel 4 zu streichen. Materiell soll nichts ändern.

Danioth Hans (C, UR): Ich könnte eigentlich die Ausführungen unseres geschätzten Referenten unterstreichend unterstützen, mit Ausnahme des letzten Satzes wonach der Streichungsantrag der Kommission an der materiellen Rechtslage nichts ändern solle. Das ist vielleicht etwas gar viel des Guten. Es ist zwar richtig, dass die Förderung des kombinierten

Verkehrs unbestritten eine positive Sache ist, und der dieser Tage bekanntgewordene Kooperationsvertrag zwischen den SBB und einem grossen Transportunternehmen im Kanton Aargau geht in die richtige Richtung. Es ist eigentlich erstaunlich, dass sich verschiedene Leute fast bekreuzigt haben, als sie davon hörten, dass die SBB jetzt mit einem «Transportler» zusammenspannen. Dabei ist das natürlich der Sinn und Zweck des kombinierten Verkehrs. Ich glaube, beide Seiten sind hier nur zu loben. Das möchte ich hier ganz klar festhalten.

Aber ich habe den Eindruck, dass man mit dem Beschluss des Nationalrates hier jetzt eine Morgengabe bereiten wollte, die nicht gerechtfertigt ist. Von daher gesehen ist die Streichung notwendig.

Wenn man Verkehrsarten mit grossen Wertschöpfungsanteil fördern will, dann gilt das vor allem für den Anschlussgleisverkehr, wo die Wertschöpfung am höchsten ist. Die Schweiz verfügt auch über das grösste und dichteste Netz an Anschlussgleisen. Hinzu kommt, dass der Bundesrat erst kürzlich die Radialzonen um die Terminals von 10 Kilometern auf 30 Kilometer ausgedehnt hat. Auf diese Weise überschneiden sich die Zonen im Mittelland teilweise bereits. Durch die Hintertür darf aber der «40-Tonnen-Lawine» der Zugang zum schweizerischen Strassennetz nicht geöffnet werden – wenn schon eine Liberalisierung, dann ist dieser Schritt ins Konzept der bilateralen Verhandlungen einzuordnen, also nicht voraussetzungslos zu gewähren.

Schliesslich muss mit aller Deutlichkeit verlangt werden, dass nicht zweierlei Recht geschaffen wird, nämlich Gebiete mit 28-Tonnen-Limite und solche mit einer Limite von 40 Tonnen und mehr. In der Botschaft sind die Grundsätze für die möglichen Ausnahmeregelungen klar umschrieben, wie das der Berichterstatter sagte. Der Bundesrat erklärt wortwörtlich auf Seite 26 – es liegt mir sehr daran, dass das hier bestätigt wird –: «Die Ausnahmebestimmung ist aber restriktiv zu handhaben, indem der Grundsatz der Kostendeckung zu beachten ist.»

Eine völlige und gar vorzeitige Befreiung der Zu- und Wegfahrten bzw. Vor- und Nachläufe mit Containern und Wechselbehältern bis zu den nächstgelegenen Containerterminals wäre nach meinem Dafürhalten schon aus Gründen der Verfassungsmässigkeit höchst fragwürdig. Wenn schon gewisse Begünstigungen in Betracht zu ziehen sind, dann kann es sich höchstens um eine angemessene Ermässigung handeln. Indem sich der Bundesrat höchstens zu einer gewissen Reduzierung der Ansätze bereit erklärt, vermeidet er auch enorme Kontrollprobleme in der Praxis.

Herr Bundesrat Leuenberger hat im Nationalrat auf diese Probleme ausdrücklich hingewiesen. Wie kann sonst überprüft werden, ob ein mit einem grossen K – also kombinierter Verkehr – versehenes Fahrzeug tatsächlich zu dieser Art von Verkehr gehört und auf dem Weg zu einem Terminal ist? Auch hier sind Fragen offen. Sie können nur in einer sinnvollen Abgrenzung und Abwägung geprüft werden; eine totale Befreiung von der LSWA beantwortet diese nicht. Das ist übrigens eine Finanzierungsquelle, welche für die Bestreitung unserer zukünftigen Werke des öffentlichen Verkehrs am wichtigsten ist.

Aus diesem Grunde ist auch materiell ein klarer Kontrapunkt zum Nationalrat zu setzen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich empfehle Ihnen Zustimmung zum Antrag der Kommission, die ja wieder den bundesrätlichen Entwurf übernimmt. Es gibt keinen Grund, den kombinierten Verkehr im Gesetz speziell als Ausnahme aufzuführen, nachdem der Bundesrat in Absatz 3 dieses Artikels ausdrücklich die entsprechende Kompetenz zur Abstufung der Fahrzeugkategorien erhält. Ich bin auch gerne bereit, vor Ihnen zuhanden der Materialien zu erklären, dass der Bundesrat eine ganze oder teilweise Befreiung des kombinierten Verkehrs durchaus befürwortet. Wir sind aber der Auffassung, dass das in einer Verordnung geregelt werden soll und nicht im Gesetz. Eine Befreiung – Herr Daniotti hat recht – muss im Sinn und Geist des Gesetzes erfolgen. Sinn und Geist des Gesetzes wollen die Kostenwahrheit teilweise rea-

lisieren. Das heisst, die Ausnahmebestimmung ist restriktiv zu handhaben, weil wir sonst das Prinzip der Kostendeckung fahrlässig lockern würden.

Wir möchten nicht, dass langfristig Missbräuche oder eine Aushöhlung der Abgabepflicht entstehen. Daher kann ich auf den von Ihnen zitierten Satz in der Botschaft verweisen.

Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Wir kommen zur nächsten Differenz, in Artikel 4 Absatz 3. Der Nationalrat wollte hier die ReiseCars oder «Gesellschaftswagen», wie die geltende Verordnung zur pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) sagt, nicht leistungsabhängig, sondern pauschal erfassen.

Ihre Kommission empfiehlt Ihnen, dieser Ergänzung von Artikel 4 mit einem neuformulierten Absatz 3 zu folgen. Dies liegt unter anderem im Interesse des Tourismus. Allerdings beantragt Ihre Kommission, im Gesetz eine Obergrenze von 5000 Franken für die jährliche Pauschalabgabe festzulegen. Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, die Abgabe nach Fahrzeugkategorien, gemeint sind Gewichtsklassen, nach unten abzustufen.

Wie kam Ihre Kommission zu dieser Obergrenze von 5000 Franken pro Jahr? Sie ging vom tiefsten Ansatz der LSWA, von 0,6 Rappen bei 18 Tonnen eingetragenen Gesamtgewicht und einer Fahrleistung von 47 000 Kilometern pro Jahr aus. Das ergibt eine Schwerverkehrsabgabe von gut 5000 Franken, dies eben bei 0,6 Rappen pro Tonnenkilometer für einen durchschnittlichen ReiseCar oder «Gesellschaftswagen».

Der Tarif von 5000 Franken würde, wie gesagt, für die schwersten ReiseCars gelten und für leichtere nach unten abgestuft werden. Heute beträgt die PSVA einheitlich 650 Franken pro Jahr für alle Fahrzeuge in der Kategorie «Gesellschaftswagen». Eine Anhebung auf maximal 5000 Franken bedeutet also rund eine Versiebenfachung. Würde als Ausgangspunkt für die Berechnung der maximalen Jahrespauschale ein Tonnenkilometeransatz von 2,5 Rappen genommen, käme man auf 21 000 Franken. Mit diesen Eingrenzungen (650 Franken, 21 000 Franken) ist gezeigt, dass die Festlegung der Maximalpauschale auf 5000 Franken angemessen sein dürfte.

Bei der Anzahl Fahrzeuge, von der man ausgeht, handelt es sich um die Fahrzeuge, die im Inland immatrikuliert sind, und im Inland zirkulieren – ungefähr 6000 an der Zahl. Die Anzahl der ausländischen Fahrzeuge kennt man naturgemäss nicht, man kann sie nicht klar prognostizieren. Hier wird die Erhebung, wie heute bei der PSVA, mit einer Tagespauschale erfolgen.

Die aus der Pauschallierung resultierenden Einnahmefälle bewegen sich gemäss den Angaben des Departementes in einer Grössenordnung von 50 Millionen bis 124 Millionen Franken jährlich. Der Ausfall liegt in der Bandbreite der Schätzungen des Gesamtertrages der LSWA.

Ihre Kommission beantragt Ihnen mit 10 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, dem neuformulierten Absatz 3 von Artikel 4 zuzustimmen.

Schmid Carlo (C, AI): Ich bin über diesen Antrag erstaunt. Ich möchte dem Berichterstatter gerne die Frage stellen: Warum schreibt man denn diese Pauschalen nicht generell so ins Gesetz hinein, nicht nur für die Cars, sondern für alle Fahrzeuge?

Mir scheint es, der Kommission sei endlich ein Licht darüber aufgegangen, mit welchen Zahlen hier operiert wird. Ich nehme an, Sie haben es mir im Sommer nicht geglaubt, als ich mit diesen Zahlen gekommen bin: 0,6 Rappen mal 18 Tonnen mal 47 000 Kilometer pro Jahr macht 5000 Franken. 47 000 Kilometer pro Jahr sind vermutlich die untere Grenze dessen, was ein Car leisten kann. 0,6 Rappen sind die absolut unterste Grenze dessen, was man an Schwerverkehrsabgabe überhaupt erhebt.

Man kann das mit den Tourismusanliegen begründen. Ich bitte Sie, daran zu denken, dass Sie dann alle anderen Dinge auch begründen können. Warum wollen wir die LSVA einführen? Langsam kommt es mir vor, als ob wir sie einführen wollten, um den inländischen Handel auch noch «abzudrehen».

Man hat als Ausgangspunkt den Gütertransit von Basel nach Chiasso. Dass Sie natürlich auch den Gütertransit, der nicht alpenquerend ist – von irgendwo im Kanton Solothurn nach irgendwo im Kanton Waadt –, belasten und mit diesen Ansätzen, die Sie jetzt beschlossen haben und die im grossen und ganzen nicht mehr bestritten sind, alles exuberant verteuern, ist das, was ich Ihnen letzten Sommer sagte. Offenbar hat es Eindruck gemacht, sonst könnte ich mir nicht vorstellen, dass Sie hingehen und bei den Cars wegen dem Tourismus eine solche Begrenzung vornehmen. Ich bin nicht dagegen, aber das führt mir vor Augen, dass wir hier mit Ansätzen operieren, die unserer Wirtschaft eines Tages ganz massive Nachteile bringen werden.

Pilatus sagte: Ich wasche meine Hände in Unschuld. Das nützt dann nichts, wenn alles am Boden liegt. Mit dieser Veranstaltung tun Sie unserer schweizerischen Wirtschaft, unseren Randgebieten nichts Gutes. Ich wäre interessiert zu wissen, welches die Hintergründe dieser Geschichte sind. Vermutlich darf man das auch nicht erfahren.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Wir sind – Herr Schmid hat das selber angetönt – im Differenzbereinigungsverfahren. Es gibt wenig Anlass mehr, hier wieder Grundsatzdiskussionen zu führen. Die Hauptentscheide scheinen gefallen zu sein. Die LSVA wird in der Umsetzung durch dieses Gesetz ihren schicksalhaften Lauf nehmen, und vermutlich wird der Souverän an der Urne darüber zu entscheiden haben. Das ist, glaube ich, in diesem Fall auch nicht so abwegig.

Es geht hier um eine Ausnahme von der neu nun eben leistungsabhängigen Abgabe. Und – das schimmerte im Votum von Herrn Schmid auch durch – jede Ausnahme ruft natürlich nach der nächsten. Aber weitere Ausnahmen schlägt Ihre Kommission Ihnen nicht vor; nur diese Ausnahme im Erhebungssystem, die Pauschalierung bei den Reise-cars.

Warum diese Ausnahme? Sie ist im Nationalrat «erfunden» worden. Dort ist der Antrag ganz klar mit der Rücksichtnahme auf den inländischen Tourismus begründet worden. Mehr kann ich Ihnen nicht sagen. Sie können das selber im Amtlichen Bulletin nachlesen. Herr Schmid erklärt, er opponiere der Fassung von Absatz 3 gemäss Ihrer vorberatenden Kommission nicht, aber ich verstehe ein Stück weit seinen Unwillen und seinen Unmut.

Ich beantrage Ihnen trotzdem, der Kommission zuzustimmen.

Marty Dick (R, TI): Un mot à M. Schmid: il y a quand même une différence entre les camions et les autobus chargés de transporter des personnes. Le but de l'exercice, c'est de faire en sorte que les camions aillent le plus possible sur le train; ce n'est pas le cas des autobus. C'est une différence fondamentale!

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Bundesrat hat diese Ausnahme ursprünglich nicht vorgeschlagen. Er hat alle Fahrzeuge gleich behandeln wollen. Die Kommission ist – wie Herr Marty gesagt hat – eigentlich zum Schluss gekommen, dass nicht jeder Transport mit jedem zu vergleichen ist. Es macht beispielsweise einen Unterschied, ob Kartoffeln aus dem Norden in den Süden gefahren werden, um dort gewaschen zu werden, und wieder zurück oder ob ein Reise-car mit älteren Damen und Herren in Richtung Schwarzwald fährt. Das hat den Nationalrat dazu bewogen, eine Abweichung vorzusehen.

Der Bundesrat kann sich dem anschliessen – u. a. wegen der Begründung selbst. Er muss sich auch sagen, dass die Vorlage dadurch vielleicht noch mehrheitsfähiger wird. Dann werden alle die Damen und Herren in diesen Cars, die zu Schwarzwäldertorten und Racletteofenversteigerungen fah-

ren, nicht gegen die LSVA aufgehetzt. Dann kann das Referendum wahrscheinlich gerade von Anfang an vermieden werden.

Angenommen – Adopté

Art. 5

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich bin von der Kommission her gehalten, Ihnen zu Artikel 5 noch etwas mitzuteilen. Es geht hier um die «abgabepflichtigen Personen». Auch auf einen Hinweis aus dem EVED ist zum ersten der Begriff des Halters in Absatz 1 zuhanden der Materialien noch etwas zu umschreiben. Der Begriff des Halters darf im Vollzug nicht zu eng verstanden werden. Zieht z. B. ein Halter einen fremden Anhänger mit, den er für seine eigenen Bedürfnisse einsetzt, ist der Halter des Zugfahrzeuges für die Vollzugsbehörden auch in bezug auf die Abgabe für den Anhänger Ansprechpartner. Je nach Ausgestaltung des Vollzugs ist es auch denkbar, dass für die Anhänger ein pauschaler Zuschlag und keine spezielle Berechnung nach Gewicht gemacht wird oder dass der gesamte Anhängerzug als Einheit erfasst wird. Das wird dann auf Verordnungsstufe zu regeln sein. Der Grund dafür liegt darin, dass nicht sichergestellt ist, ob die Anhänger mit einem separaten Erfassungsgerät ausgerüstet werden können oder sollen.

Sodann noch eine zweite Bemerkung, die auf einen Anstoss aus der Redaktionskommission zurückgeht. Zwischen der deutsch- und der französischsprachigen Fahne gibt es eine Differenz bei Artikel 5 Absatz 1. Auf deutsch heisst es, dass bei ausländischen Fahrzeugen «zusätzlich» der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin abgabepflichtig seien, auf französisch ist dieses «zusätzlich» untergegangen. Es sollte aber definitiv «zusätzlich» heissen, und zwar aus folgendem Grund: Es gibt heute schon ausländische Halter, welche in der Schweiz ein Konto haben, auf dem die pauschale Schwerverkehrsabgabe direkt abgezogen wird. Das wird mit dem elektronischen Erfassungssystem noch vermehrt der Fall sein. Wir müssen aber weiterhin auch gegenüber dem Fahrzeugführer bei ausländischen Fahrzeugen die Abgabe verlangen können, wenn der Halter kein Konto für die Schwerverkehrsabgabe hat oder sein Fahrzeug nicht mit einem Erfassungsgerät ausgerüstet ist, bei dem der geschuldete Betrag direkt abgebucht werden kann. Das «zusätzlich» bedeutet indessen nicht per se schon Solidarhaftung von Halter und Fahrzeugführer bei ausländischen Fahrzeugen. Die Solidarhaftung von Halter und anderen Personen unter sich ist in Artikel 5 Absatz 2 geregelt. Der französische Text von Artikel 5 Absatz 1 ist von der Redaktionskommission entsprechend – eben mit dem Wort für «zusätzlich» – anzupassen.

Art. 8 Abs. 1

*Antrag der Kommission
Mehrheit*

.... auf 40 Tonnen kann der Bundesrat den Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 28 Tonnen innerhalb des Tarifrahmens um höchstens einen Fünftel erhöhen. Bei

Minderheit I

(Gentil, Onken)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit II

(Küchler, Danloth, Gentil, Onken)

Gemäss Mehrheit, aber:

.... von mehr als 28 Tonnen auf 3 Rappen festlegen. Bei

Antrag Beerli

Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe fest. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts auf 40 Tonnen beträgt der Tarif

höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung

Art. 8 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

.... Pour les véhicules dont le poids total autorisé ne dépasse pas 28 tonnes, le taux maximum est de 2,5 centimes. Dans le cas d'une augmentation générale du poids total à 40 tonnes, le Conseil fédéral peut augmenter le tarif applicable aux véhicules d'un poids total autorisé de plus de 28 tonnes d'un cinquième au plus en restant dans le cadre tarifaire donné. Dans le cas d'une application

Minorité I

(Gentil, Onken)

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité II

(Küchler, Danioth, Gentil, Onken)

Selon la majorité, mais:

.... le Conseil fédéral peut fixer à 3 centimes le tarif applicable aux véhicules d'un poids total autorisé de plus de 28 tonnes. Dans le cas d'une application

Proposition Beerli

Le Conseil fédéral fixe les tarifs de la redevance. Le taux doit être d'au moins 0,6 centime et ne doit pas dépasser 2,5 centimes par kilomètre parcouru et par tonne de poids total autorisé. S'il est procédé à une augmentation généralisée du poids total autorisé pour fixer celui-ci à 40 tonnes, le taux maximum est de 3 centimes. Le Conseil fédéral peut réduire ce taux d'un cinquième au plus pour les véhicules dont le poids total autorisé ne dépasse pas 28 tonnes. Dans le cas d'une application

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Nun kommt das erwartete Furioso. Es geht um den Tarif, um die «Wurst».

Es liegt – wie ich es bereits erwähnt habe – ein neuer Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission vor. Gefasst wurde er mit 9 zu 1 Stimmen vor rund einer Stunde an einer ordentlich einberufenen und bestückten Sitzung unter der Leitung meines Nachfolgers, Herrn Maissen.

Der Antrag ist gleichlautend mit dem Ihnen ausgeteilten Antrag Beerli. Die ursprünglichen Anträge der Mehrheit und – ich bin autorisiert, das jetzt auch zu erklären – der Minderheit I (Gentil) sind als zurückgezogen zu betrachten. Der Antrag der Minderheit II (Küchler) ist noch nicht zurückgezogen; er kann es ja noch werden. Formell handelt es sich um einen Antrag Beerli, den aber die vorberatende Kommission übernommen hat.

Der Antrag ist das Resultat von Kontakten unter den beiden vorberatenden Kommissionen des Nationalrates und des Ständerates, aber auch von Kontakten mit dem Departement. Frau Beerli hat, sofern sie materiell gewinnt, so etwas wie die Rolle der Jeanne d'Arc übernommen. Ich möchte ihr dafür danken. Sie ist, so glaube ich, einverstanden, dass ich jetzt die Begründung an die Hand nehme.

Mit einer Zustimmung zu diesem neuen Antrag der Kommissionenmehrheit, welchem sich die nationalräthliche Kommission – wenn unser Rat zustimmt – wohl anschliessen dürfte, schaffen wir die Grundlage für eine zügige Bereinigung der Differenzen noch in dieser Session. Das ist an sich kein Ziel unserer Arbeit, aber es ist eine Randbedingung, die in der schwierigen Verhandlungssituation mit der EU zu beachten ist. Eine deutliche Zustimmung beider Räte in dieser Session zu dieser Lösung, wie wir sie Ihnen neu beantragen, wäre sowohl für den Bundesrat als auch für die Verhandlungspartner auf seiten der EU in Brüssel ein deutliches Signal.

Was bedeutet der neue Antrag? Unbestritten unter den Räten sind nunmehr die untere Grenze des Tarifs mit 0,6 Rappen pro Tonnenkilometer sowie die Ergänzung mit einem letzten Satz in Absatz 1 von Artikel 8 für eine emissionsab-

hängige Erhebung der Abgabe, nach Schadstoffemissionen gestuft, wie das in der EU diskutiert wird. Die Obergrenze liegt für Fahrzeuge bis 28 Tonnen weiterhin bei 2,5 Rappen. Auch diesbezüglich gibt es keine Differenz zwischen Ständerat und Nationalrat.

Die Obergrenze von 2,5 Rappen würde aber gemäss Beschluss des Ständerates vom 11. Juni 1997 auch für 40-Tonnen-Fahrzeuge gelten. Hier besteht eine erste Differenz zum Nationalrat, welcher für «40-Tönnern» zwingend auf 3 Rappen gehen will, sofern die Gewichtsgrenze einmal generell auf 40 Tonnen angehoben wird.

Eine zweite Differenz zwischen unseren ursprünglichen Beschlüssen und denjenigen des Nationalrates besteht darin, dass dieser die Abgabesätze zwischen «28-Tönnern» und «40-Tönnern» obligatorisch differenzieren will. Diese Differenzierungs-idee geht bekanntlich auf einen Antrag von Nationalrat Bezzola zurück. Nun hat sich herausgestellt, dass die EU eine solche obligatorische Differenzierung als de facto diskriminatorisch anschaut, gestützt vor allem auf die Tatsache, dass im Transit voraussichtlich mehr ausländische Fahrzeuge mit 40 Tonnen höchstzulässigem Gewicht zirkulieren werden als schweizerische.

Unsere Kommission hat einen Ausweg aus dieser Situation gesucht, zusammen mit Frau Beerli. Wir wollen die Grundidee des Nationalrates aufnehmen, nämlich die Differenzierung und die Obergrenze von 3 Rappen. Unser Antrag lautet nun, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, auf höchstens 3 Rappen gehen zu können. Es müssten nicht unbedingt 3 Rappen sein, aber aus heutiger Sicht beurteilt werden es höchstwahrscheinlich 3 Rappen sein. Herr Bundesrat Leuenberger wird sich bestimmt noch dazu äussern.

Im nächsten Satz – wenn Sie jetzt den Antrag Beerli vor sich haben – nehmen wir, die Kommissionenmehrheit, die Differenzierungs-idee des Nationalrates auf, aber in abgeschwächter Form. Danach kann der Bundesrat den Satz für Fahrzeuge bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren – also bis 2,4 Rappen, wenn wir von 3 Rappen ausgehen. Eine Differenzierung nach unten soll aber auch möglich sein, wenn im Jahre 2005 die Obergrenze von 3 Rappen noch nicht erreicht sein sollte bzw. nicht erreichbar ist, aus irgendwelchen Gründen. Dann gilt die Differenzierung «um höchstens einen Fünftel» auch. Diese Differenzierung ist im übrigen, wie schon im ursprünglichen Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission, über den ganzen Tarifrahmen denkbar.

Der Unterschied zum Nationalrat besteht also darin, dass die Reduktion nicht obligatorisch ist, sondern lediglich als Ermächtigung an den Bundesrat formuliert ist. Mit diesem Antrag schaffen wir für den Bundesrat Handlungsspielraum gegenüber der EU, und zwar in doppelter Hinsicht:

1. Mit 3 Rappen können wir einen Preis von 360 Franken für eine Transittour mit einem «40-Tönnern» realisieren. Das verstärkt die Verhandlungsposition.

2. Die Differenzierung zwischen «28-» und «40-Tönnern» ist nicht obligatorisch, sondern optional, wie der Fachausdruck lautet. Wir entgehen damit dem Verdacht, dass wir mit ungleichen Ellen messen.

Die EU sieht so lange eine Diskriminierung der «40-Tönnern», als wir nicht nachweisen können, dass diese auch überproportional höhere Kosten – zu denken vor allem an die Strassenkosten – verursachen. Mit der Einführung der Kann-Formulierung und der damit verbundenen Ermächtigung des Bundesrates bei der Tariffestlegung für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen sowie mit der Einfügung von «höchstens» bei der Tarifierung von «40-Tönnern» wird die gewünschte Flexibilität erreicht.

Der Bundesrat erachtet sie als sehr wichtig für seine Verhandlungen mit der EU, auch in bezug auf Italien, welches offenbar Wert darauf legt, dass bei leichteren Lastwagen reduzierte Ansätze gelten sollen. Sie wissen: Italien spielt bei dieser Frage eine gewichtige Rolle für die Meinungsbildung innerhalb der EU.

Diese Differenzierungsmöglichkeit, diese Flexibilisierung, ist indessen auch für unser inländisches Transportgewerbe von Bedeutung, das – wie gesagt – schwergewichtig auf Fahrzeuge bis zu 28 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht

angewiesen und weiterhin schwergewichtig mit diesen Fahrzeugen ausgerüstet sein wird.

Auch mit dieser neuen Formulierung wird bekräftigt, dass die Abgabe punkto Höhe gestaffelt eingeführt werden soll, ein Grundgedanke, dem beide Räte zugestimmt haben. Es scheint festzustehen – Herr Bundesrat Leuenberger möge sich da noch erklären! –, dass man nicht von Anfang an Richtung Maximalgrenze zu gehen gedenkt.

Jetzt eine persönliche Bemerkung: Die Höhe der Strassenfiskalität der Schweiz wird wohl nicht primär in Bern, sondern in Brüssel entschieden werden. Dabei dürfte auch eine emissionsabhängige Ausgestaltung der Abgabe eine Rolle spielen. Da braucht der Bundesrat auch Flexibilität.

Zusammenfassend sind wir in der Kommission der Auffassung, dass wir vielleicht damit das Ei des Kolumbus gefunden haben, und zwar ein Ei, welches mit der anfangs zitierten «Wurst» verträglich ist. Sie wissen, in dieser Frage geht es in den Verhandlungen mit der EU tatsächlich «um die Wurst». Der Bundesrat muss ja den Transitpreis, der schlussendlich ausgehandelt wird, auch realisieren können – das ist mit 3 Rappen der Fall. Mit 2,5 Rappen, die wir dann nur mit Mühe aufstocken könnten – eben wegen der faktischen Diskriminierungsgefahr –, hätten wir eine Lücke von mindestens 60 Franken. Zwar ist da die ATA noch in der «Pipeline», aber sie ist noch nicht beschlossen, sie ist eben gerade nach dem Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens stehengeblieben. Das ist auch ein Grund, weshalb wir die Differenzierung von oben nach unten möglich machen wollen. Denn so haben wir die Obergrenze auf sicher.

Ich bitte Sie also, in Abwägung aller dieser Gründe – ihnen wird gleich widersprochen werden – dem modifizierten Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Präsident: Wir haben eine neue Ausgangslage. Der neue Antrag der Mehrheit ist identisch mit dem Antrag Beerli, und der Antrag der Minderheit I (Gentil) ist zurückgezogen worden. Wir haben dagegen noch den Antrag der Minderheit II (Küchler).

Küchler Niklaus (C, OW), Sprecher der Minderheit: Wir haben es heute bereits verschiedentlich gehört: Wir möchten unbedingt so rasch als möglich zur Bereinigung dieser Vorlage kommen, damit die Referendumsfrist – sofern das Referendum ergriffen wird – zu Beginn des kommenden Jahres zu laufen beginnen und die Abstimmung im Sommer oder spätestens im Herbst 1998 über die Bühne gehen kann, und zwar vorgängig der Abstimmung über die Neat bzw. die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte. In diesem Bestreben möchte die Minderheit II nun raschestmöglich zu einer Bereinigung der Vorlage kommen, d. h., es braucht Mehrheiten in unserem Rat, aber auch im Nationalrat. Wir halten dafür, dass mit der Fassung der Minderheit II möglichst rasch diese Mehrheiten in beiden Räten erzielt werden können. Die Minderheit II kann sich nämlich grundsätzlich mit der Tariffdifferenzierung für 28-Tonnen- und 40-Tonnen-Lastwagen sowie mit der möglichen Feinabstimmung im Sinne einer emissionsabhängigen Besteuerung gemäss Fassung des Nationalrates einverstanden erklären, nicht aber mit einer viel weiter gehenden Flexibilisierung der Differenzierungsmöglichkeiten gemäss Fassung der Mehrheit.

Nachdem uns in der Kommission von der Verwaltung direkt von der Front in Brüssel berichtet wurde, dass die imperative, d. h. die zwingende Differenzierung zwischen «28-Tönnern» und «40-Tönnern» gemäss Fassung des Nationalrates für die weiteren bilateralen Verhandlungen ein Hindernis darstelle, schlagen wir Ihnen vor, die Fassung des Nationalrates von der imperativen in die potestative Formulierung, d. h. in die Kann-Formulierung, umzuwandeln. Damit gewähren wir also dem Bundesrat die mögliche Flexibilisierung und können ihm den Rücken stärken.

Wir befinden uns bei dieser Bestimmung bei Artikel 8 auf einer doppelten Gratwanderung: auf einer aussenpolitischen und auf einer innenpolitischen.

Aussenpolitisch müssen wir zurzeit vor allem im Hinblick auf das in dieser Woche stattfindende EU-Ministertreffen alles

vermeiden, was die bilateralen Verhandlungen unnötig erschweren oder einen positiven Abschluss der Verhandlungen gefährden könnte. Mit der Kann-Formulierung, wie wir sie gemäss Fassung der Minderheit II nun vorschlagen, geben wir dem Bundesrat vollen Sukkurs, was er auch nötig hat, wie das der Berichterstatter bereits gesagt hat.

Innenpolitisch müssen wir darauf bedacht sein, überhaupt eine Mehrheit für diese LSVA-Vorlage zu gewinnen. Da stellt die Fassung des Nationalrates – wir wissen es – einen hart errungenen Kompromiss zwischen rechts und links, zwischen Lastwagenlobby und Umweltschutzverbänden, dar. Daher müssen wir versuchen und bestrebt sein, an dieser Kompromissformulierung des Nationalrates soweit als möglich – ich betone: soweit als möglich – nichts mehr zu ändern. Dies ist mit dem Antrag der Minderheit II, im Unterschied zur Fassung der Kommissionsmehrheit, der Fall. Wir müssen unter allen Umständen verhindern, dass es zu sogenannten Absetzbewegungen von Kreisen kommt, die bis heute noch zur LSVA gestanden sind. Ich erinnere an das Schreiben des Vereins der Alpen-Initiative vom 1. Dezember, das Sie alle bekommen haben. Ich erinnere auch an die Stellungnahmen anderer Umweltschutzverbände. Dass diese Kreise in einer Volksabstimmung ernst zu nehmen sind, wissen wir spätestens seit der Annahme des Alpenschutzartikels.

Wir müssen also vermeiden, dass es plötzlich zu unheiligen Allianzen zwischen rechts und links kommt und die Vorlage dadurch zum Scheitern gebracht wird. Denn die Vorlage ist meines Erachtens ein Grundstein für unsere ganze künftige Verkehrspolitik; sie ist ein Grundstein für die Projekte Neat, TGV-Anschluss, «Bahn 2000» und für die anderen Projekte. Sie ist aber auch ein Grundstein für die übrigen verkehrspolitischen Vorhaben, die in der «Pipeline» sind.

Der Minderheit II erscheint es daher als zweckmässig, dass für den Fall der Einführung der 40-Tonnen-Limite der Eckwert von 3 Rappen im Gesetz *expressis verbis* erwähnt wird, wie das übrigens auch der neue Text der Mehrheit tut, aber dass diese 3 Rappen auch zwingend festgelegt werden. Damit dokumentieren wir klar, dass wir den grossen Produktivitätssprung beim Strassentransport nicht bloss kompensieren wollen, sondern darüber hinaus mit marktkonformen Mitteln und Anreizen eine Verlagerung der Flut von «40-Tönnern» von der Strasse auf die Schiene erzielen wollen.

Die eurokompatible Formulierung und die klaren Eckwerte und Vorgaben an den Bundesrat liefern uns im kommenden – schwierigen – Abstimmungskampf eine gute und klare Argumentationsgrundlage. Es kommt, wie gesagt, hinzu, dass das Differenzbereinigungsverfahren damit meines Erachtens rascher zum Abschluss gebracht werden kann als mit der Fassung der Mehrheit. Wir müssen im Zusammenhang mit der LSVA nicht auf Einnahmen verzichten, die wir anderweitig dringend nötig haben; das würde eintreffen, wenn wir allzustark differenzieren würden. Das werden wir morgen bei der Behandlung der Finanzierungsvorlage sehen. Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen und damit sicher einer Fassung, der sich auch der Nationalrat anschliessen können.

Bisig Hans (R, SZ): Um die Entscheidungsfindung nicht unverhältnismässig leichtzumachen, beantrage ich, beim Antrag der Mehrheit gemäss Fahne zu bleiben. Das ist für mich nicht noch ein Ei des Kolumbus – zwei sind ja schon da –, aber es ist das kleinere Übel.

Eine zügige Differenzbereinigung kann nicht das alleinige Ziel sein; das hat selbst der Berichterstatter festgestellt. Wir müssen letztlich auch zu unseren Beschlüssen stehen können. Das fällt mir jedoch um so schwerer, je länger die Debatte dauert.

Beim eigentlichen Kernartikel, beim Artikel 8 – um den geht es in dieser Debatte vor allem –, folgen der Antrag Beerli und – seit heute – auch der Antrag der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen mehr oder weniger dem Beschluss des Nationalrates; grosse Unterschiede sind hier nicht mehr auszumachen. Die gestützt auf einen Vorschlag der Verwaltung von der Mehrheit der Kommission gewählte Kann-Formulierung soll dem Bundesrat bezüglich

Differenzierung einen grösseren Spielraum geben. Das ist die Absicht, die man uns dargelegt hat.

Die EU-Kommission erachtet eine zwingende Differenzierung bei Fahrzeugen zwischen 28 und 40 Tonnen als problematisch, als Potential für eine De-facto-Diskriminierung des ausländischen Verkehrs. Die Realisierung des Beschlusses des Nationalrates könnte den Abschluss der bilateralen Verhandlungen gefährden.

Aus drei uns von seiten der Verwaltung vorgelegten Varianten haben wir diejenige ausgewählt, die einen differenzierten Abgabesatz auch zulässt, wenn bei einer Aufhebung der Gewichtslimite von 28 Tonnen – also bei 40 Tonnen – weniger als 2,5 LSVA-Rappen berechnet werden. Wir sind bei unseren Überlegungen also dem ursprünglichen Beschluss des Ständerates – 0,6 bis 2,5 Rappen – treu geblieben. Nun stimmt die Mehrheit der Kommission dem Antrag Beerli zu und verlässt damit die weniger binnenwirtschaftsbelastende Linie des ständerätlichen Beschlusses.

Wenn Sie diese beiden Anträge – den jetzigen Antrag der Mehrheit, also den Antrag Beerli, und den ursprünglichen Antrag der Mehrheit, den ich wieder aufnehmen will – einmal Punkt für Punkt miteinander vergleichen, stellen Sie die Unterschiede sehr wohl fest.

Beim Antrag, wie er jetzt vorliegt, kann der Bundesrat von der oberen Limite nach unten reduzieren. Er kann also von 3 Rappen tiefer gehen, aber er muss nicht. Im Gegensatz dazu haben wir dem Bundesrat bei unserem ursprünglichen Antrag die Möglichkeit gegeben, von 2,5 Rappen ausgehend anzuheben; er beginnt also unten und nicht oben. Wir haben damit der Mehrheitsmeinung, die in diesem Rat bei der letzten Behandlung dargelegt wurde, entsprochen und trotzdem die Annäherung an den Nationalrat gefunden. Jetzt wird das Ganze umgekehrt, jetzt wird es praktisch zur nationalrätlichen Fassung.

Eine Kleinigkeit, die auffällt: Wir haben von 2,5 Rappen ausgehend maximal um einen Fünftel erhöhen wollen. Wir sind also beim Begriff der 2,5 Rappen geblieben, haben gesagt: einen Fünftel erhöhen; das ergibt im Maximum 3 Rappen. Neu kommt dieser Fünftel wieder vor. Aber jetzt geht es von oben nach unten. Das sind jetzt aber nicht mehr 0,5 Rappen, sondern 0,6 Rappen. Man hätte hier also mindestens diese kleine Differenz feststellen und um einen Sechstel reduzieren müssen, nicht um einen Fünftel. Von oben und von unten berechnet ergibt unterschiedliche Resultate.

Das absolut Entscheidende in der Fassung, die wir gefunden haben und die uns letztlich von der Verwaltung und vom Bundesrat beantragt wurde, ist für mich, dass die 3 Rappen nicht schon praktisch fixiert sind. Der Bundesrat hätte zwar auch bei unserer ursprünglichen Lösung die 3 Rappen erreichen können, aber wir haben sie ihm nicht bereits auf dem Präsentierteller gereicht. Und wir haben versucht, ihn dazu zu verpflichten, dass er sich an das hält, was er selber – und wir haben ihm zugestimmt – im gleichen Artikel im Absatz 1 festgehalten hat: nämlich eine gestaffelte und nach Fahrzeugkategorie differenzierte Einführung des Tarifes. Wenn heute festgestellt wird – das sagten jetzt praktisch alle Vorredner –, die 3 Rappen für einen 40-Tonner seien gesetzt, dann muss ich Sie fragen, wie die LSVA gestaffelt und differenziert eingeführt werden kann. Auch bei der Differenzierung fehlt die Flexibilität, und ich frage mich dann, ob die EU diese Lösung akzeptieren kann.

Ich habe Bedenken, dass bei der folgenden Abstimmung unheilige Allianzen entstehen. Es sind einige Kolleginnen und Kollegen im Saal, die dieser Vorlage sowieso nicht zustimmen werden. Sie haben jetzt alles Interesse daran; noch aufzuladen, damit letztlich eine möglichst breite Ablehnungsfront möglich wird. Ich würde das nicht als den geradlinigen Weg betrachten. Jetzt geht es darum, die LSVA zu retten. Wir haben in diesem Rat eine gute Vorgabe geboten. Der Nationalrat ist uns mit einer Ausnahme – Artikel 8 – grundsätzlich gefolgt. Es wäre schade, wenn wir gerade hier nachgeben würden und nachher nicht mehr mit Überzeugung in der Volksabstimmung antreten könnten.

Ich bitte also all diejenigen, die mit so unheiligen Allianzen liebäugeln, darauf zu verzichten, und beantrage, bei der

Mehrheitsfassung gemäss Fahne zu bleiben. Diese wurde einen Tag lang ausgiebig durchdiskutiert, und für die jetzt vorliegende Fassung haben wir genau eine halbe Stunde Zeit gehabt – viel zu wenig, um die Konsequenzen zu erkennen.

Maissen Theo (C, GR): Wenn man diese Diskussion über die Tarife in den verschiedenen Phasen – Kommission Ständerat, Nationalrat und dann wieder Kommission und Ständerat – verfolgt, gibt es einige interessante Feststellungen: Wir haben damals die Untergrenze von 0,6 Rappen und die Obergrenze von 2,5 Rappen mit dem Minderheitsantrag eingebracht, und dies ist nach meiner Auffassung nach wie vor die Grundstruktur.

Interessant ist nun folgendes: Der erste Tarif, der überhaupt angewendet worden ist, sind die 0,6 Rappen, und zwar als Grundlage für die Berechnung der Pauschale von 5000 Franken für den schweren Personentransport. Sie sehen, dass sich sehr rasch etwas ändern kann. Es war auch immer die Auffassung, dass wir – auch in bezug auf die Verhandlungen mit der EU – flexibel sein müssten.

Was uns immer beschäftigt hat, ist die Belastung der Güterversorgung, vor allem in Gebieten ohne Bahn. Wenn wir nun diese Zahlen betrachten, dann ist – wenn wir die Entwicklung der Verhandlungen mit der EU ansehen – schon heute festzustellen, dass wir froh sein müssen, dass wir die Untergrenze unterhalb von 1,6 Rappen angesetzt haben. Mit den zur Diskussion stehenden Vorgaben bestünde – mindestens bei den 40-Tonnen-Lastwagen – gar nicht mehr die Gelegenheit, teilweise eine ATA, die unter Umständen sinnvoller wäre, zu erheben, zum Beispiel eine ATA von 100 Franken pro Fahrt. Man müsste den italienischen Behörden vielleicht ein anderes Angebot machen als die ATA. Man müsste ihnen diese Abgabe als Tunnelgebühr verkaufen, dann verstünden sie die Mechanik dieser Abgabe.

In diesen Diskussionen hat man aber auch festgestellt, dass man sich über die Auswirkungen der LSVA durchaus nicht überall im klaren ist. Wir haben das in der Kommission festgestellt, als man mit der Berechnung begonnen hat, wie eine solche Pauschale für den schweren Personentransport aussehen könnte. Wenn man diese Diskussionen weiterdenkt und sich die Beträge, die das ausmacht, überlegt, dann ist das bald einmal, je nach LSVA, ein Jahresbetrag für Lastwagen von 60 000 bis 80 000 Franken. Das ist eine Belastung für die Güterversorgung, für die Güterverteilung, die Schwierigkeiten bringen könnte, vor allem in ländlichen Gebieten ohne Bahn. Wir belasten im Prinzip – um ein heute modernes Wort zu gebrauchen – einen Service public mit sehr hohen Abgaben und entsprechenden Auflagen.

Wenn ich dem Antrag der Mehrheit, wie er von Kollege Loretan vorgetragen worden ist, nun auch zugestimmt habe, dann habe ich das unter drei Blickwinkeln getan:

1. Ich habe mich davon überzeugen lassen, dass die neue Formulierung mit Blick auf die bilateralen Verhandlungen – das ist uns wichtig – besser und geeigneter ist, damit dieses Modell von der EU anerkannt wird.

2. Nur mit dieser Vorgabe – das scheint mir wichtig zu sein – muss im Gegensatz zum Modell des Nationalrates nicht zwingend bei der Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen auch die 3-Rappen-Abgabe eingeführt werden, sondern auch hier gilt Flexibilität.

3. Das scheint mir ein weiterer entscheidender Punkt: Der neue Vorschlag ist mit dem Modell der ursprünglichen Mehrheit der Kommission unseres Rates identisch. Es ist in der ganzen Bandbreite dieses Tarifes möglich, eine Abstufung zu machen. Es ist also nicht zwingend, dass man bei den «40-Tönern» auf 3 Rappen geht, um diese Abstufung zu machen. Es wurde uns heute in der Kommission von Herrn Bundesrat Leuenberger und seinen Mitarbeitern bestätigt, dass es möglich ist, die Differenzierung von einem Fünftel auch unter dem Höchsttarif von 3 Rappen für «40-Töner» zu machen.

Nun, meiné ich, müssen wir doch noch etwas festhalten: Es wurde hier gesagt, man gehe allenfalls sehr bald auf diese 3 Rappen. Ich gehe für meine Zustimmung davon aus, dass die ermöglichte Differenzierung dann auch angewendet wird,

um die leichteren Lastwagen zu entlasten, nämlich jene Fahrzeuge, die für die Versorgung im ländlichen Raum wichtig sind. Davon gehe ich aus. Ich möchte hier festhalten: Ich sehe natürlich zwischen der Tarifgestaltung und Artikel 8 Absatz 2 Litera bbis einen direkten Zusammenhang, wo es heisst, dass die «raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden» zu berücksichtigen sind. Ich meine, dafür brauche es insbesondere diese Differenzierung.

Das sind meine Überlegungen, aufgrund deren ich mich davon habe überzeugen lassen, dass wir nun dem neuen Antrag der Mehrheit zustimmen können.

Onken Thomas (S, TG): Ich möchte als erstes sagen, dass sich unsere Diskussion, wie wir sie jetzt hier führen, eigentlich meilenweit von dem Verfassungsartikel entfernt hat, der die Grundlage für dieses Gesetz ist. Ich sage das jetzt und gehe damit ein gewisses Risiko ein. Das ist mir klar. Aber dieser Verfassungsartikel sieht ja vor, dass eine Schwerverkehrsabgabe erhoben werden kann, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind. Das ist der Ausgangspunkt.

Wir streiten uns hier jetzt aber nicht mehr um die Höhe dieser Kosten, die der Schwerverkehr der Allgemeinheit verursacht. Wir streiten uns auch nicht um die Frage, inwieweit diese durch bestehende Abgaben schon abgedeckt werden oder nicht. Wir streiten uns schon gar nicht darum, ob gewisse ungedeckte Kosten, von denen man heute spricht – Ernteausfälle, Waldschäden, Klimaschäden usw. –, auch noch mit einbezogen werden sollten oder nicht.

Wir sprechen hier eigentlich nur noch über die Probleme der Fiskalität beim alpenquerenden Güterverkehr. Natürlich hängen diese beiden Dinge zusammen, aber der Ausgangspunkt wäre ein anderer. Wenn es darum geht, diese ungedeckten Kosten zu bezahlen, darf eigentlich keine Limite gesetzt werden. Das müsste offen sein. Es könnten 3,2 Rappen sein ebenso sehr wie vielleicht nur 2,4 Rappen. Das ist der Ausgangspunkt.

Eigentlich wird die Problematik ständig durch die Frage der Fiskalität überlagert, durch die Frage, was die EU in den noch andauernden Verhandlungen akzeptiert. Das ist meines Erachtens im Grunde genommen sehr problematisch. Es ist ja im Verfassungsartikel auch nicht davon die Rede, dass bei Einführung der 40-Tonnen-Limite irgendwelche Produktivitätsgewinne abgeschöpft werden können oder sollen.

Sie haben soeben aus Artikel 1 Absatz 2 Litera c herausgestrichen, die das eigentlich ein bisschen ausklammern will. Gleichwohl wird hier immer wieder die Frage der «28-Töner» und der «40-Töner» miteinander verquickt und in diesen Artikel 8 hineingebracht. Soviel einfach noch einmal, um auch den Ursprung offenzulegen, der die Grundlage zu diesem Gesetz und namentlich zu diesem Artikel 8 hier ist.

Nun wird in Artikel 8 meines Erachtens eine dreifache Flexibilität eingeführt. Kollege Bisig, der hier eine etwas andere Position vertritt als ich – nicht nur ein bisschen, sondern sogar dezidiert eine ganz andere –, spricht natürlich nur von der einen Flexibilisierung. Ihm passt nicht, dass der Tarif für die «28-Töner» vom Bundesrat nur gesenkt werden kann, aber nicht muss. Was mir die Akzeptanz dieses Artikels schwer macht, ist natürlich das Wörtchen «höchstens». Auch hier: Der Tarif beträgt für die «40-Töner» beispielsweise nicht zwingend 3 Rappen, sondern er beträgt eben höchstens 3 Rappen. Auch hier bestehen also alle Möglichkeiten für eine Flexibilisierung nach unten. Das ist ein kleines Wörtchen von ganz grosser Tragweite für diesen Artikel.

Die dritte Flexibilisierung, die heute auch in der Kommission durch diese Interpretation klargelegt worden ist – wahrscheinlich wird sie Bundesrat Leuenberger nachher bestätigen; Kollege Maissen hat soeben darauf hingewiesen –, ist folgende: Innerhalb des gesamten Tarifrahmens kann um ein Fünftel reduziert werden. Für die «28-Töner» kann nicht nur vom Höchstsatz von 3 Rappen aus – was durch die Formulierung «kann dieser Tarif gesenkt werden» ein bisschen an-

klings –, sondern auch von 2,8 Rappen oder 2,4 Rappen aus eine Senkung um ein Fünftel erfolgen.

Im Grunde genommen müsste Kollege Bisig bei den Interessen, die er vertritt, mit dieser Formulierung eigentlich hochgradig – hochgradig! – zufrieden sein, wenn ich jetzt die Bilanz von allen diesen Flexibilisierungen ziehe, denn folgendes Szenario ist möglich: Wir schreiben das Jahr 2004, die LSVA ist vom Volk eingeführt worden, man hat den Tarif gestaffelt erhöht, er steht beispielsweise bei 2,3 Rappen. Die «40-Töner» sollen eingeführt werden, weil auch der Transitvertrag ausläuft. Die EU hat uns in endlosen Verhandlungen einen Höchstbetrag von 300 Franken zugebilligt. Das wäre denkbar, 300 Franken! Es muss also noch oder kann auch nur für die «40-Töner» von den 2,3 Rappen auf 2,5 Rappen erhöht werden. Darüber hinausgehen kann man eigentlich vom Verhandlungsergebnis her nicht. Von den 2,5 Rappen wäre nun aber für die «28-Töner» eine Senkung um ein Fünftel möglich; der Tarif also, der vorher 2,3 Rappen für die «28-Töner» betrug, könnte auf 2 Rappen gesenkt werden. Das ist kein sehr wahrscheinliches Szenario. Wir brauchen ja auch das Geld – wird gesagt – zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, die FÖV-Vorlage besprechen wir ja morgen. Aber die Flexibilität könnte dazu führen, dass mindestens für die 28-Tonnen-Fahrzeuge – die sind nicht nur in Italien sehr verbreitet, sondern vorderhand auch in unserem Land – der Tarif sogar gesenkt werden kann.

Ich möchte das nicht wünschen, und ich möchte das nicht hoffen, aber das kann das Resultat dieser Flexibilisierung nach allen Richtungen sein. Deshalb, Herr Bundesrat, bitte ich Sie – Sie sind jetzt verschiedentlich für Auskünfte und Bestätigungen zuhanden der Materialien angesprochen und darum gebeten worden –, auch auszuführen, dass an und für sich im Grundsatz natürlich der politische Wille vorhanden ist, an diese Höchststufe heranzugehen, wenn das irgendwie möglich ist, denn sonst ist diese Flexibilisierung hier natürlich äusserst problematisch.

Gleichwohl: Es hat jeder eigentlich eine Kröte zu schlucken, wenn man den Artikel 8 so annimmt, wie er jetzt vorliegt; auch ich, ich habe das jetzt darzulegen versucht, vielleicht auch – psychologisch zumindest – Kollege Bisig.

Möglicherweise liegt gerade darin die zutreffende Formulierung, die vielleicht eine breite Zustimmung hier im Rate finden kann. Wir können darauf zählen, dass der Nationalrat, der ja weiter gehen wollte, diese Formulierung nochmals sehr genau ausleuchten und sie möglicherweise in dem einen oder anderen Punkt noch präzisieren wird.

Meinerseits hoffe ich aber gleichwohl, dass es gelingt, auf diesem Weg eines Kompromisses noch zueinander zu finden, die Differenz auszuräumen und diese Vorlage, die nun eigentlich «reif» ist, in dieser Session zu verabschieden. Dies, damit wir dann in Gottes Namen die Volksabstimmung durchführen können, wenn das Referendum gegen dieses Gesetz ergriffen wird. Ich glaube, dass wir hier vorwärts machen sollten. Wir haben die Differenzen jetzt bis zu diesem Punkt ausgeräumt, und ich denke, dass wir heute abend noch einen Schritt tun sollten.

Ich schliesse mich deshalb diesem Kompromissantrag an, wie Frau Beerli ihn uns vorgelegt hat.

Danioth Hans (C, UR): Ich bedaure, dass durch die Wiederaufnahme des ursprünglichen Antrages der Mehrheit durch Herrn Bisig hier jetzt eine veritable Kommissionssitzung stattfindet. Das zu vermeiden wäre ja der Zweck der Übung gewesen. Sie hatten sicher mehr als eine halbe Stunde Zeit. Wenn der Antrag Beerli nicht derart meilenweit von der Mehrheit entfernt gelegen hat, wäre es Ihnen ganz sicher auch möglich gewesen, hier allfällige Differenzen zu ermitteln. Ich bedaure, dass wir jetzt eigentlich den Weg des sich anbahnenden Kompromisses verlassen. Die LSVA hat ja verschiedene Funktionen. Sie soll die starre PSVA ablösen und damit, Herr Maissen, eigentlich Ihre Anliegen aufnehmen. Dazu kommen eine flexiblere Ausgestaltung, die Rücksichtnahme auf Feinverteilung, auf die Notwendigkeit des Lastwagenverkehrs; sie soll speziell den Güterverkehr belasten, der eo ipso eigentlich für den Verlad vorgesehen ist, den Güter-

fernverkehr, also den internationalen Verkehr. Daher hat der Nationalrat mit dieser Erhöhung von 2,5 auf 3 Rappen für «40-Töner» eine gute Lösung gefunden.

Dann geht natürlich das «Zeternordigeschrei» los. Ich habe heute auch gehört – vom Präsidenten, vom Referenten –, das seien Diskriminierungsängste durch die EU. Ja! Das sind Diskriminierungsängste, die nun künstlich hochgezüchtet werden. Ich möchte einmal fragen: Glauben Sie wirklich, dass es das Volk akzeptiert, wenn es feststellt, dass wir den Beschluss des Nationalrates verwässern, der minimal ist, so, dass es praktisch nie dazu kommt, einmal auf 3 Rappen zu gehen? Herr Bisig hat das richtig erwähnt: Im Antrag der Mehrheit sind diese 3 Rappen nicht mehr vorhanden.

Wir brauchen für die «40-Töner», die hier durchfahren, höhere Abgaben als für unseren Binnenverkehr. Das ist notwendig. Daher erwarte ich, dass der Bundesrat erklärt, dass er nötigenfalls bereit und entschlossen ist, in derart extremen Fällen die Kompetenz, auf 3 Rappen zu erhöhen, auszuschnöpfen. Ich glaube, sonst haben wir – Herr Loretan hat es gesagt – das «Ei des Kolumbus» nicht, sonst haben wir ein weiches Ei, und mit dem kommen wir nicht gut weg.

Ich möchte festhalten: Ich stehe vorläufig treu zur Minderheit II; sie liegt am nächsten beim Nationalrat. Im Zweifelsfall – ja, ich möchte das eigentlich sagen – bin ich für den Antrag Beerli, der einige wesentliche Verbesserungen enthält, die sich auch mit den Anliegen von Herrn Maissen decken.

Beerli Christine (R, BE): Der völlig unverdiente Vergleich mit Jeanne d'Arc freut mich natürlich – wobei mich der Gedanke an das Ende auf dem Scheiterhaufen aber etwas mit gemischten Gefühlen erfüllt. Ich habe auch nicht im geringsten das «Ei des Kolumbus» gefunden, sondern höchstens in Teamarbeit dazu beigetragen, eine Kröte zu produzieren, die Sie vielleicht in Ihrer Mehrheit bereit sind zu schlucken.

Es ist in der Tat eine Teamarbeit, die hier vonstatten gegangen ist. Mit vielen Kollegen aus dem Nationalrat, mit Herrn Bezzola, Herrn Hämmerle, und mit Hilfe der Verwaltung wurde dieser Antrag erarbeitet. Er enthält die Flexibilität des Beschlusses des Nationalrates, aber er soll dem Vorwurf der Diskriminierung entgehen, der von seiten der EU geltend gemacht worden ist.

Diesem Vorwurf der Diskriminierung zu entgehen hat auch schon die Kommission in ihrem ersten Anlauf versucht, und sie hat in Ihrem ersten Antrag eine Berechnung von unten nach oben vorgelegt, also eine Aufstockung von 2,5 Rappen auf höchstens 3 Rappen. Der Antrag, der Ihnen jetzt vorliegt und der von der Mehrheit der Kommission getragen wird, entspricht genau dem Antrag, der vorher erarbeitet worden ist, aber er rechnet von oben nach unten. Das ist an und für sich der einzige Unterschied. Wir verlieren hier sehr viele Worte um einen kleinen Unterschied in der Berechnung. Ich möchte Kollege Bisig darauf aufmerksam machen, dass im Antrag der Mehrheit der Kommission das Wörtchen «höchstens» wirklich verankert ist. Hier kann ich mich in weiten Teilen der Argumentation von Herrn Onken anschliessen. Das Wort «höchstens» ist hier ein wesentlicher Bestandteil dieses Antrages; das muss sicher auch von seiten von Herrn Bisig anerkannt werden.

Dieser Antrag entspricht an sich einer logischen Folge des Antrages, den ich schon in der ersten Lesung unterbreitet habe. Dieser Antrag ging damals in der ersten Lesung sehr knapp unter. Ich bin nach wie vor der Überzeugung, dass wir innenpolitisch konsequent legislieren sollten, und zwar in der gleichen Art, wie wir aussenpolitisch verhandeln. Das sollte sich decken; wir müssen Gesetze schaffen, die wir auch nach aussen vertreten können. Wir dürfen hier keine Widersprüche an den Tag legen.

Ich glaube, mit diesem Antrag der Kommissionsmehrheit sind wir nicht widersprüchlich. Wir sind konsequent, aber gleichzeitig flexibel. Wir nehmen also die Vorteile auf, wie sie im Nationalrat erarbeitet wurden. Ich bin auch überzeugt, im Gegensatz zu Herrn Küchler, dass dieser Antrag im Nationalrat eine gute Aufnahme finden wird. Er wurde, wie gesagt, schon mit vielen Kolleginnen und Kollegen besprochen. Auch wenn wir in der Differenzvereinbarung einen Schritt weiter

kommen möchten, sollten wir diesem Antrag der Mehrheit zustimmen.

Spoerry Vreni (R, ZH): Mein sehr geschätzter Kollege Hans Danioth hat gesagt, das Volk werde nicht akzeptieren, dass die EU-Laster durch unser Land fahren und weniger als 3 Rappen bezahlen werden. Da muss ich einfach festhalten: Es sind nicht nur die EU-Laster, es sind auch unsere Lastwagen, die diese Belastung werden tragen müssen. Herr Bisig hat es gesagt: 95 Prozent unseres Schwerverkehrs sind Binnenverkehr; es wird zu einer gewaltigen Mehrbelastung der Transporte führen. Das müssen wir einfach zur Kenntnis nehmen.

Ich möchte nicht, dass man dem Volk quasi vorgaukelt, es seien dann die anderen, die uns dieses Geld ablieferten. Es ist unsere eigene Volkswirtschaft, die es zum allergrössten Teil aufbringen muss. Der Bundesrat weist in seiner Botschaft auch nach, dass es zu einer Verteuerung der Produktionskosten von 0,5 bis 1,4 Prozent führen wird, bei schweren Gütern sogar von 2,2 Prozent. Das ist die Belastung, die nicht nur auf das Transportgewerbe zukommt, sondern auf die ganze Volkswirtschaft.

Ich habe mir in der heutigen Zeit, wo wir in einer so schwierigen Wettbewerbssituation sind, vorgenommen, mich bei jedem Entscheid zu fragen, ob er hilft, die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu stärken, oder ob er dazu beiträgt, diese zu verschlechtern. Dieser Entscheid wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz ganz sicher verschlechtern. Wir wissen aus der ganzen Vorgeschichte heraus, dass wir ihn in einem gewissen Ausmass trotzdem fällen müssen. Ich möchte aber für massvolle Lösungen plädieren und werde mich dem ehemaligen Antrag der Mehrheit der Kommission unseres Rates, der jetzt der Antrag Bisig ist, anschliessen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich möchte jetzt nicht die ganze Debatte zusammenfassen und rekapitulieren. Es sind Argumente zuhauf ausgetauscht worden. Jedes davon hat irgendwie seine Berechtigung.

Es ist reizvoll festzustellen, wie sich die Diskussion in den letzten Jahren verschoben hat: Sie hat sich verlagert: von der Deckung der ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs auf der Strasse – eine Diskussion, die seit der Zeit der Gesamtverkehrskonzeption geführt wird; nach meiner Meinung eine völlig fruchtlose Diskussion, weil da mit Statistiken und Annahmen gefochten wird, die man sich dauernd gegenseitig um die Ohren schlägt und widerlegt – über den Alpenschutzartikel, den wir – ob er uns passt oder nicht – zu vollziehen haben, bis hin zur Diskussion über das Problem, wie wir die Umlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zuwege bringen. Da ist die LSVA eines der wichtigsten Instrumente.

Darüber, ob wir diesen Hebel einsetzen wollen, haben wir allerdings morgen bei Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung noch einmal zu diskutieren. Das ist doch der Kern der Diskussion heute.

Wir bringen die Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene nur in Abstimmung mit der EU zustande, weil wir in Gottes Namen das zentrale Transitland im alpenquerenden Verkehr sind. Damit sind wir mitten in diesem Gestrüpp der bilateralen Verhandlungen, insbesondere beim Landverkehrsabkommen, das noch längst nicht über die Bühne ist. Somit sind die anderen sechs Pakete – an denen liegt Frau Spoerry sehr viel, wie wir gehört haben – auch in diesem «Teig» drin. Sie wissen: Ohne eine Einigung in allen sieben Verhandlungspaketen gibt es kein bilaterales Vertragswerk mit der EU. Unter diesem Aspekt ist jetzt der Antrag, der für den Bundesrat vermehrte Flexibilität schaffen will, der neue Antrag der Kommissionsmehrheit, zu beurteilen.

Noch zum Antrag der Minderheit II (Küchler): Mit Ihrem neuen Antrag hat sich die Kommissionsmehrheit der Minderheit II angenähert. Es geht der Minderheit ja um die Obergrenze; diese will sie «im Sack» haben. Wir sind ihr mit unserer Umformulierung, die von oben nach unten differenzieren will, sehr entgegengekommen. Ich darf sie nicht einla-

den, den Antrag zurückzuziehen, aber das wäre nach dieser langen Debatte eine Variante.

Zu Herrn Bisig: Ich kann seine Bedenken – bei aller Affinität unserer Meinungen in diesem ganzen Verkehrsbereich – heute nicht teilen. Auch mit der neuen Formulierung machen wir die Entlastung für die leichteren Fahrzeuge, 28 Tonnen und leichter, möglich. Damit kommen wir dem inländischen Transportgewerbe entgegen. Das ist auch für mich ein sehr wichtiger Punkt.

Nochmals: Wir haben jetzt keine andere Wahl, als einen Tarifrahmen mit der nötigen Flexibilität zu beschliessen, der einerseits die Verhandlungsposition des Bundesrates gegenüber der EU stärkt und andererseits dem inländischen Transportgewerbe im Rahmen des Möglichen entgegenkommt. Das ist – Herr Onken hat darauf hingewiesen – im neuen Antrag der Mehrheit der Kommission enthalten.

Zentral ist aber folgendes, und das will ich jetzt nochmals festnageln: Wir müssen die Obergrenze für die 40-Tonnen-Lastwagen auf sicher haben. Das ist auch ein grosses Anliegen in der öffentlichen Diskussion: Dass unser Land vor einer Lawine von «40-Tönnern» verschont werden kann. Diese Sicherheit haben wir nur, wenn wir von oben nach unten differenzieren. Wir haben diese Obergrenze auf sicher, müssen sie aber nicht unbedingt realisieren. Das ist der «Witz» des neuen Antrages der Mehrheit.

Ich möchte Sie also bitten, erstens dieses «Ei des Kolumbus», wie es schon bezeichnet worden ist, fertig zu kochen und es in gekochtem Zustand in den Nationalrat hinüberzubringen. Wenn wir es in rohem Zustand verabschieden, also in der alten Fassung der Kommissionsmehrheit, neu Antrag Bisig, dann riskiert es auf dem Weg zwischen den beiden Räten zerschlagen zu werden. Man könnte daraus schliessen, dass das «Ei des Kolumbus» offenbar ein gekochtes und kein rohes Ei gewesen sein muss!

Und zuletzt: Ersparen Sie doch unserer geschätzten Kollegin Beerli den Scheiterhaufen. Sie hat ihn selber heraufbeschworen. Stimmen Sie diesmal Ihrer Idee, übernommen im neuen Antrag der Kommissionsmehrheit, zu!

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst möchte ich mich bei allen bedanken, die um eine Lösung ringen, welche sowohl innenpolitisch konsensfähig ist als auch aussenpolitisch kompatibel sein kann. Dieser Dank geht zunächst auch an Herrn Bezzola, der im Nationalrat ursprünglich den Weg in die Richtung wies, in die wir jetzt weitergehen. Er geht auch an Frau Beerli, die dann im Anschluss an die Fassung der Mehrheit mit anderen zusammen eine Lösung formulierte, die – das ist der dritte Dank – Ihre Kommission heute in einer Sondersitzung nochmals bearbeitet; sie hat sich mit 9 zu 1 Stimmen dazu bekannt.

Ich rekapituliere nur ganz kurz: Der Nationalrat schlägt 0,6 bis 2,5 Rappen als Rahmen vor. Wenn die «40-Töner» generell eingeführt werden, schlägt er eine Erhöhung für die «40-Töner» auf 3 Rappen vor. Ich habe im Plenum des Nationalrates gesagt, ich wisse nicht, ob diese Lösung diskriminierend sei oder nicht. Rein rechtlich gesehen ist sie für mich nicht diskriminierend, weil alle Lastwagen nach einem objektiven Kriterium gleich behandelt werden. Aber die EU betrachtet sie – politisch gesehen, solange der Antrag so rigid, nämlich zwingend, ausgestaltet ist – als diskriminierend und in diesem Falle als eine besondere Diskriminierung der nördlichen Länder wie Holland, deren Flotte vor allem aus «40-Tönnern» besteht.

Die jetzige Lösung der Mehrheit – der Antrag Beerli, den die Kommission übernommen hat – sieht nun folgendes vor: 0,6 bis 2,5 Rappen – gleich wie der Nationalrat – als Rahmen. Wenn die «40-Töner» generell eingeführt werden, sieht sie einen Maximaltarif von höchstens 3 Rappen vor. Das beinhaltet zwei Möglichkeiten der Flexibilisierung. Die eine ist das Wörtchen «höchstens»; der Bundesrat muss also nicht wie beim Beschluss des Nationalrates zwingend auf diese 3 Rappen gehen. Die zweite ist die Reduktion um einen Fünftel. Dieser Fünftel, das wurde richtig gesagt, macht bei 3 Rappen 0,6 Rappen aus; das würde also 2,4 Rappen bedeuten. Aber auch bei diesem Bruchteil handelt es sich um

«höchstens einen Fünftel», d. h., man kann durchaus auch um einen Sechstel reduzieren, was dann 2,5 Rappen wären. All diese mathematischen Übungen hat Herr Bisig hier völlig wiedergegeben: 2,5 Rappen plus ein Fünftel gleich 3 Rappen; 3 Rappen minus ein Fünftel gleich 2,4 Rappen. Aber der Bundesrat muss nicht um einen Fünftel, er kann auch um nur einen Sechstel reduzieren.

Ich bin in diesem Zusammenhang mehrfach gefragt worden, was denn die Pläne des Bundesrates seien, wie er all diese Flexibilisierungsmöglichkeiten, die man ihm jetzt in die Hand gebe, tatsächlich benutzen wolle. Das hängt von verschiedenen Umständen ab. Zunächst einmal davon, wie die Alpentransitabgabe ausgestaltet wird. Es braucht für die Umsetzung des Alpenschutzartikels nach unserem jetzigen Konzept sowohl eine LSVA als auch eine Alpentransitabgabe. Es kommt wesentlich darauf an, wie hoch diese Alpentransitabgabe ausfallen wird.

Es wird ebenso darum gehen, welchen Vertrag wir mit der EU abschliessen können. Es wird dann noch um zwei weitere Variablen gehen: um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – die LSVA ist immerhin ein Hauptelement zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs –, eine Vorlage, die Sie morgen weiterbehandeln werden. Dann geht es um die effektiv erreichte Umlagerung, die ja mit der LSVA auch anvisiert werden soll.

Das heisst also, dass wir in einer ersten Phase – schätzungsweise im Jahre 2001 – mit 1,6 Rappen LSVA beginnen werden und gleichzeitig – so der heutige Plan, auf den ich mich nicht völlig festlegen kann, aber ich will immerhin skizzieren, wo es durchgehen soll – auf eine Erhöhung zu einer 34-Tonnen-Limite umschalten. Im Jahre 2005 werden dann diese 3 Rappen nach Möglichkeit tatsächlich anvisiert. Völlig festlegen kann ich mich aber deswegen nicht, weil alle diese Randbedingungen – erreichte Umlagerung, Vertrag mit der EU, Alpentransitabgabe usw. – auch eine Rolle spielen werden.

Nun ist es so, dass der Minderheitsantrag II (Küchler), an dem festgehalten wird, in seiner Rigidität durch unsere europäischen Verhandlungspartner als diskriminierend angesehen werden wird. Das ist der Hauptnachteil, der diesem Minderheitsantrag anhaftet. Umgekehrt hat der Antrag der früheren Mehrheit – sie wurde verlassen, es ist jetzt nur noch der Antrag Bisig – folgenden Nachteil: Der Bundesrat kann bei einer Einführung der 40-Tonnen-Limite die LSVA auf 3 Rappen erhöhen. Hier wird aber formuliert, dass er um einen Fünftel erhöhen kann, ausgehend von 2,5 Rappen. Wenn dann der Diskriminierungsvorwurf der EU immer noch da ist und wir sagen: «Gut, wir müssen alle gleich behandeln», dann wird das Maximum 2,5 Rappen und nicht 3 Rappen sein. Da müssen Sie wissen: 2,5 Rappen bedeuten für einen «40-Töner» eine Transitabgabe von 300 Franken, während 3 Rappen 360 Franken bedeuten. Diesen Unterschied müssen Sie, die Sie mich ja ständig dazu ermuntern, gegenüber der EU hart zu sein, auch berücksichtigen. Ich würde daher meinen: Was sich nun in verschiedenen Einzeldiskussionen zu diesem Antrag Beerli verdichtet hat, der von der Kommission übernommen wurde, ist innenpolitisch konsensfähig, gibt dem Bundesrat die notwendige Flexibilität, um die bilateralen Verhandlungen weiterführen zu können, und ist demzufolge aussenpolitisch auch kompatibel.

Deswegen schliesst sich der Bundesrat dem Antrag Beerli und somit der neuen Kommissionsmehrheit an.

Präsident: Der Antrag der Minderheit I ist zurückgezogen worden.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Bisig 21 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II 12 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den modifizierten Antrag der Mehrheit/Beerli 23 Stimmen
Für den Antrag Bisig 12 Stimmen

Art. 11 Abs. 2*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 11 al. 2*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Nachdem nun die Würste und die Eier verzehrt sind, können wir eilenden Schrittes zum Abschluss der Beratungen kommen.

In Absatz 2 von Artikel 11, «Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung», hat der Nationalrat beschlossen, dass die Erfassungsgeräte für die LSVA nach Möglichkeit mit den in der EU vorgeschriebenen Geräten interoperabel oder kompatibel sein sollen. Es handelt sich dabei um eine Absicht, welche bereits im Transitabkommen verankert ist. Die vom Nationalrat vorgenommene Ergänzung ist sinnvoll. Ihre Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

*Angenommen – Adopté***Art. 19 Abs. 4 Bst. d***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 19 al. 4 let. d*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Hier geht es um Absatz 4 Buchstabe d. Die vom Ständerat am 11. Juni 1997 beschlossene Änderung gegenüber dem bundesrätlichen Entwurf geht bekanntlich auf einen Antrag Gentil in der Kommission zurück. Der seinerzeitige Antragsteller wollte damit berücksichtigt wissen, dass gewisse Kantone bereits heute bei der Ansetzung der Motorfahrzeugabgaben Kriterien der Umweltbelastung anwenden. Man solle diese Kantone nicht bestrafen, sondern belohnen, was seine Meinung, indem man mit der Einführung der Formulierung «Masse und Ausgestaltung der kantonalen steuerlichen Belastung» die ökologische Dimension bei den kantonalen Motorfahrzeugabgaben berücksichtigt.

Nachdem nun der Nationalrat an der Fassung des Bundesrates festhält, vor allem deshalb, weil es sich um eine einfachere, praktikablere Formulierung handle, kann sich die Kommission, ohne Widerstand des seinerzeitigen Antragstellers, dem anschliessen. Es geht letztlich darum, dass Kantone mit hohen Motorfahrzeugsteuern belohnt und Kantone mit zu tiefen Motorfahrzeugsteuern – meistens nach dem Willen des Volks zu tief – eher «bestraft» werden sollen. Unser Antrag lautet: Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

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

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 20 al. 1*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: In Absatz 1 von Artikel 20 («Gefährdung oder Hinterziehung der Abgabe») hat der Nationalrat bei der Strafandrohung neu nach den Schuldformen Vorsatz und Fahrlässigkeit differenziert. Die fahrlässige Begehung soll geringer als die vorsätzliche bestraft werden. Das ist im materiellen Strafrecht das Übliche. Deshalb ist diese Differenzierung berechtigt. Die Kommission beantragt Ihnen auch hier, dem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté***Art. 24bis***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Es geht um einen neuen Artikel 24bis. Artikel 24 ist ohne Differenz. Es geht um eine neue Übergangsbestimmung. Dieser Artikel figurierte weder im Entwurf des Bundesrates noch in den Beschlüssen des Ständerates vom 11. Juni 1997. Der Nationalrat geht davon aus, dass die im Ingress des Gesetzes angerufene Verfassungsgrundlage für die Umwidmung der Erträge der LSVA gemäss Artikel 23 der Übergangsbestimmungen und die entsprechende Ertragsverwendung in Artikel 19 des vorliegenden Gesetzentwurfes bis zur Verabschiedung dieses Gesetzes noch nicht in Kraft stehen könnte. Diese Annahme ist heute durchaus zulässig.

Die sogenannte FöV- oder Neat-Vorlage hat ja noch die Abstimmung von Volk und Ständen zu bestehen, was aus heutiger Sicht frühestens im Spätherbst 1998 der Fall sein dürfte. Sie hören morgen weitere Meinungen, dass es unter Umständen noch weitere Abstimmungen braucht, bis das Fuder endgültig in der Scheune ist. Also richten wir uns möglicherweise auf einen weiten Zeithorizont aus, bis die Umwidmung gemäss Artikel 23 Übergangsbestimmungen der Verfassung Wirklichkeit werden kann.

Man will nun im Nationalrat mit der Einfügung eines neuen Artikels 24bis den Vorwurf vermeiden, man stütze sich auf eine noch nicht vorhandene Verfassungsbestimmung ab, eben für den Fall von längerdauernden Verzögerungen bei der FöV-Neat-Vorlage. Wenn diese längere Verzögerung eintreten würde, müsste der Ertrag eben gemäss dem heute gültigen Artikel 36quater der Bundesverfassung verwendet werden: für Strassenzwecke und zum Ausgleich von anderweitig nicht abgegoltene Kosten, welche «der Schwerverkehr der Allgemeinheit verursacht». Das ist ein Zitat aus Artikel 36quater der Bundesverfassung. Diese Erwägungen sind nachvollziehbar und berechtigt.

Ihre Kommission beantragt Ihnen deshalb auch hier Zustimmung zum Nationalrat.

*Angenommen – Adopté**An den Nationalrat – Au Conseil national*

Präsident: Wir sind damit mit unseren Beratungen rechtzeitig für das Konzert des Berner Musikkollegiums fertig geworden, das Teile aus der Feuerwerksmusik von Georg Friedrich Händel darbieten wird.

*Schluss der Sitzung um 19.25 Uhr**La séance est levée à 19 h 25*

Siebente Sitzung – Septième séance**Mittwoch, 10. Dezember 1997****Mercredi 10 décembre 1997**

08.35 h

Vorsitz – Présidence: Leuenberger Ernst (S, SO)

96.077

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Bundesgesetz**Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Loi fédérale***Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 2152 hiervor – Voir page 2152 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 8. Dezember 1997
Décision du Conseil des Etats du 8 décembre 1997

Präsident: Gemäss Tagesordnung ist dieses Geschäft in Kategorie IV zu behandeln. Herr Binder schlägt mit einem Ordnungsantrag Behandlung in Kategorie III vor. Ich empfehle Ihnen, diesem Ordnungsantrag stillschweigend zuzustimmen. – Sie sind damit einverstanden.

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe**Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations**

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Sprecher der Minderheit: Eines der wesentlichen Ziele unserer Verkehrspolitik ist ja die Verlagerung des Gütertransportes von der Strasse auf die Schiene. Der kombinierte Verkehr ist – und das ist allgemein anerkannt – ein geeignetes Mittel hierzu. Nun sind aber die Zu- und Wegtransporte von den Terminals, bei denen dieser kombinierte Verkehr erst recht einsetzen kann, Teil dieser Transportart; sie sind Teil dieser Verlagerung, sie sind Teil dieser Strategie. Der Ständerat will auch diese Zu- und Wegtransporte mit der LSWA belasten. Dies bedeutet ohne Zweifel eine Erschwerung der Umlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene. Es bedeutet eine Behinderung des kombinierten Verkehrs. Es bedeutet die Erschwerung des Erreichens unserer verkehrspolitischen Ziele. Unser Rat hat deshalb zu Recht auf die Belastung dieser Zu- und Wegtransporte mit der LSWA verzichtet. Das war ein kluger, ein konsequenter Entscheid.

Nun machen der Ständerat und die Kommissionen geltend, dass in Absatz 1 dieses Artikels statuiert sei, der Bundesrat könne Ausnahmen erlassen. Das trifft zwar zu, aber ich habe den Eindruck, angesichts der Finanzlage des Bundes und der allgemeinen Haltung des Bundesrates ist es schwer vorstellbar, dass der Bundesrat freiwillig solche verkehrspolitisch absolut notwendigen Ausnahmeregelungen treffen wird. Es ist deshalb zweifellos richtig, dass die Abgabepflicht und die entsprechenden Ausnahmen klipp und klar im Gesetz geregelt werden.

Im weiteren wird die Frage der Praktikabilität dieser Regelung aufgeworfen. Diese wurde in der Kommission eingehend diskutiert und durchaus als lösbar bezeichnet. Eine Kontrolle, damit kein Missbrauch stattfindet, ist mit einfachen

Mitteln möglich, beispielsweise mit einer speziellen Vignette für die entsprechenden Fahrzeuge oder gar – wie in Deutschland – mit speziellen Nummernschildern. Im übrigen wäre die Schweiz nicht etwa ein Ausnahmefall; andere Länder in Europa haben gleiche oder ähnliche Regelungen getroffen, z. B. wie erwähnt Deutschland, aber auch Schweden. Im Interesse der Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bitte ich Sie, nicht von Ihrem seinerzeit gefassten Beschluss abzuweichen und daran festzuhalten.

Hämmerle Andrea (S, GR), Sprecher der Minderheit: Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist unzweideutig der Kernpunkt des Gesetzes. Es könnte sich lohnen, darüber noch einmal nachzudenken, bevor wir den «Basar» verlassen.

Welches sind die Kriterien, die für die Höhe der Abgabe massgebend sind? Erstes Kriterium ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Das zweite Kriterium: Wir müssen den Produktivitätsgewinn, den die Lastwagen bei der Zulassung von «40-Tönnern» erzielen, kompensieren. Das dritte Kriterium: Wir müssen die bilateralen Verhandlungen ebenfalls im Auge behalten, d. h. konkret: Wir müssen in der Schweiz das machen, wovon wir in Brüssel reden.

Unter all diesen Kriterien sind 3 Rappen pro gefahrenem Tonnenkilometer spätestens bei der Zulassung von «40-Tönnern» unerlässlich. Nur mit 3 Rappen bleibt die Verlagerung auf die Schiene wenigstens möglich, nur mit 3 Rappen kann der Produktivitätsgewinn der «40-Töner» wenigstens kompensiert werden, nur mit 3 Rappen geben wir in Brüssel das klare Signal, dass die Durchfahrtgebühr von 360 Franken schon mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe gegeben ist. Die Vertröstung auf die Alpentransitabgabe (ATA) ist hier wenig hilfreich und wenig glaubwürdig. Dies alles ist unter vernünftigen Verkehrspolitikerinnen und -politikern unbestritten. Dann schreiben wir es doch auch ins Gesetz! Flexibilität kann manchmal gut sein, aber zuviel Flexibilität kann das ganze Konzept umwerfen.

Die Formulierung des Ständerates und der Mehrheit der Kommission ist an sich sehr gut – bis auf ein einziges Wort, das Wort «höchstens». Mit diesem Wort sind die 3 Rappen auch bei der Zulassung von «40-Tönnern» eben nicht obligatorisch, sondern nur noch möglich, und das reicht nicht. Weiter ist mit diesem Wort eine Differenzierung zwischen «40-Tönnern» und «28-Tönnern» auch auf ganz tiefem Niveau möglich, also z. B. 2 Rappen und 1,6 Rappen. Damit betreiben wir eine «Rabattmärktpolitik», die in der Verkehrspolitik eigentlich nichts zu suchen hat.

Bleiben wir auf dem Pfad der Tugend, den unser Rat in dieser Frage mit einer stabilen Mehrheit immer gegangen ist. Wir sollten diesen jetzt nicht verlassen. Das Wörtchen «höchstens» gehört nicht in dieses Konzept. Deshalb: Streichen wir es! Dann wissen wir, was wir haben, und es gibt keine «Rabattmärkli».

Columberg Dumeni (C, GR): Namens der CVP-Fraktion bitte ich Sie, überall der Kommissionenmehrheit und damit dem Ständerat zuzustimmen. Damit können wir dieses ausserordentlich wichtige Geschäft noch in dieser Session bereinigen und definitiv verabschieden.

Zuerst zum Antrag der Minderheit Fischer-Seengen: Das Anliegen, die Transporte von Containern zu den Containerterminals von der Abgabe zu befreien, ist verständlich. Wir stimmen dem Grundsatz zu, dass man die Verlagerung begünstigen soll und dass Fahrzeuge, die Vor- bzw. Nachläufe mit Containern oder Wechselbehältern bis zu den nächstgelegenen Terminals durchführen, grundsätzlich von der Abgabe befreit werden. Um Missbräuche zu verhindern, braucht es aber detaillierte Bestimmungen, und diese gehören nicht ins Gesetz.

Gemäss Absatz 1 des gleichen Artikels 4 hat der Bundesrat die Möglichkeit, Sonderregelungen zu treffen; er kann also diesem Begehren des Rates entsprechen und dies in einer Verordnung regeln. Darum sind wir der Ansicht, man solle diese Bestimmung streichen und dem Bundesrat die Kompe-

tenz einräumen, hier eine sinnvolle Regelung zu treffen. Übrigens hat Herr Bundesrat Leuenberger auch deutlich erklärt, dass der Bundesrat bereit sei, eine solche Regelung zu treffen. Bei Artikel 8 geht es um des Pudels Kern. Die Ansichten gingen anfänglich sehr weit auseinander. Nach langen, langen Diskussionen haben wir endlich einen akzeptablen Kompromiss gefunden. Ich bin mir bewusst, dass eine Einigung in dieser zentralen Bestimmung von allen Kreisen ein Opfer verlangt.

Entscheidend sind jedoch vor allem zwei Aspekte:

1. der Höchstansatz von 3 Rappen für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen;
2. die Reduktion des Tarifs um einen Fünftel für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen. Damit können wir die berechtigten Anliegen der Berg- und Randgebiete berücksichtigen. Es geht hier ja um Regionen, die nicht mit der Bahn erschlossen und demzufolge auf den Lastwagenverkehr angewiesen sind. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Ferner geht es um den umstrittenen Ausdruck «höchstens» 3 Rappen. Die Minderheit Hämmerle will diesen Zusatz streichen, die Mehrheit hingegen – damit auch die CVP-Fraktion – will dem Bundesrat einen minimalen Spielraum einräumen, dies im Hinblick auf die schwierigen bilateralen Verhandlungen. Wenn wir diese endlich zu einem erfolgreichen Abschluss führen wollen, muss das Gesetz eine minimale Flexibilität aufweisen. Mit der Formulierung des Ständerates und der Kommissionsmehrheit ist diese Flexibilität gewährleistet. Es ist deshalb sinnvoll, jetzt in allen Punkten dem Ständerat zuzustimmen, dann kann die Referendumsfrist Anfang Januar zu laufen beginnen. Sofern das Referendum ergriffen wird, kann die Abstimmung im nächsten Sommer stattfinden, und wir werden diese ganz gewiss gewinnen und damit einen wichtigen Meilenstein in der schweizerischen Verkehrspolitik setzen können.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich bin schon sehr erstaunt darüber, dass der Ständerat Artikel 4 Absatz 2 über den kombinierten Verkehr streichen will. Wir müssen doch endlich ein Zeichen setzen.

Ich denke zurück an die Diskussion in diesem Saal, als wir die pauschale Schwerverkehrsabgabe erhöht haben. Der damalige Verkehrsminister – es war nicht Bundesrat Leuenberger – hat uns klar gesagt: Jawohl, wir müssen diese Pauschale um 30 Prozent erhöhen, aber der Bundesrat hat die Möglichkeit, die Fahrzeuge in den Vor- und Nachläufen zu den Terminals des kombinierten Verkehrs zu befreien. Leider ist dann nichts passiert. Es war ein Lippenbekenntnis zum kombinierten Verkehr. Wir haben nichts getan. Es wurde kein Fahrzeug von der Abgabe befreit. Die kombinierten Transporte hatten ganz klare Wettbewerbsnachteile.

Im ganzen europäischen Raum sind die Fahrzeuge im kombinierten Verkehr von den Steuern befreit, sie haben grüne Kontrollschilder. Als letztes Land hat am 1. Oktober 1997 auch Schweden diese Fahrzeuge befreit. Die Befreiung ist überall in jedem Land klare Usanz.

Herr Bundesrat Leuenberger, entschuldigen Sie, es trifft nicht Sie direkt, aber ich kann diesem Versprechen, wie Sie es zu Protokoll gegeben haben, aufgrund der Erfahrungen vom letzten Mal einfach nicht mehr glauben. Wir haben Ihnen dann auch einen Brief geschrieben und Sie gebeten, bei der jetzigen LSWA die Fahrzeuge im kombinierten Verkehr zu befreien. Nun muss ich aber leider feststellen, dass keine Befreiung stattgefunden hat.

Wir können uns doch nicht immer dazu bekennen, dass der kombinierte Verkehr der Zukunftsträger in den Verkehrssystemen sei, und dann nichts tun. Die im kombinierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge haben sonst schon grössere Nachteile. Sie sind rund 2,5 Tonnen schwerer, technisch bedingt, und machen in etwa 10 Prozent höhere Investitionen auf Unternehmensebene nötig.

Deshalb bitte ich Sie dringend, Absatz 2 von Artikel 4 stehen zu lassen und damit ein ganz klares Zeichen zu setzen.

Auch die Kontrolle, die ja immer angesprochen wird, ist überhaupt kein Problem. Jedes Fahrzeug hat einen Frachtbrief

auf sich, bei jedem Fahrzeug im kombinierten Verkehr sind die Zahlen grün eingetragen. Das ist absolut kein Problem. Schon heute mit den 44-Tonnen-Bewilligungen im 30-Kilometer-Radius treten absolut keine Probleme auf. Das werden Ihnen die kantonalen Polizeidienststellen bestätigen.

Zum zweiten Minderheitsantrag: Soll das Wort «höchstens» drin sein oder nicht? Hier bitte ich Sie höflich, dem Ständerat zu folgen. Der Bundesrat muss doch jetzt, in dieser Phase der Verhandlungen mit der EU, die Freiheit haben, und er kann nicht nach Brüssel gehen und sagen: «Ja, es ist jetzt so, der '40-Tonner' bezahlt 3 Rappen.» Das darf doch nicht sein, das ist inkonsequent. Wir wollen diese bilateralen Verträge, und hier müssen wir dem Bundesrat wirklich den nötigen Spielraum geben.

Ich bitte Sie deshalb, hier dem Ständerat zu folgen. Aber ich bitte Sie nochmals – es ist dringend für den kombinierten Verkehr, dringend für die SBB, für unsere Bahnen –, dass Sie Artikel 4 Absatz 2 stehen lassen und den kombinierten Verkehr, insbesondere die Vor- und Nachläufe, von den Steuern befreien und das im Gesetz niederschreiben. Dann haben Sie endlich etwas – über ein Lippenbekenntnis hinaus – getan. Dafür danke ich Ihnen bestens.

Bezzola Duri (R, GR): Ich bitte Sie bei Artikel 8 Absatz 1 ebenfalls, der Kommissionsmehrheit und dem Ständerat zu folgen und die flexiblere Fassung mit den drei «höchstens» zu unterstützen.

Was wollte der Nationalrat mit dem Entscheid, höchstens 2,5 Rappen für 28 Tonnen und 3 Rappen für 40 Tonnen zu verlangen? Er wollte eine gewisse Flexibilität einführen, und zwar vor allem für die benachteiligten Regionen, für diejenigen Regionen, die nicht die Möglichkeit haben, auf die Bahn zu verladen, und für diejenigen Regionen, die ebenfalls nicht die Möglichkeit haben, die 40-Tonnen-Öffnung auszunützen. Das war die Idee.

Jetzt musste man diesen Artikel aus europapolitischen Gründen noch flexibler gestalten und diese drei «höchstens» einbauen. Diese Fassung hat natürlich auch grosse Nachteile, Herr Bundesrat: Ich habe gestern versucht, das schlimmste Szenario zu errechnen, und das wäre, wenn man alle «höchstens» zu Lasten der Rand- und Bergregionen einbauen würde. Dann würde das bedeuten, dass für alle Lastwagenkategorien ab 9,5 Tonnen ohne Reduktion 3 Rappen pro Tonnenkilometer gültig wären. Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, noch einmal zu betonen, dass dies nicht die Meinung des Bundesrates ist, sondern dass der Bundesrat diese Situation berücksichtigt, weil die Belastung der Gütertransporte auf der Strasse in den Rand- und Bergregionen volkswirtschaftlich nicht tragbar wäre.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Hämmerle abzulehnen. Wir wissen und haben es auch verstanden, dass diese Flexibilität notwendig ist, und wenn man will, dass die bilateralen Verhandlungen, die heute in einer entscheidenden Phase sind, abgelehnt oder verhindert werden, dann muss man dem Minderheitsantrag Hämmerle zustimmen.

Zum Minderheitsantrag Fischer-Seengen: Ich weiss nicht, was die Meinung unserer Fraktion ist. Unsere Fraktion hatte nicht mehr Gelegenheit, über diesen Antrag zu diskutieren. Ich möchte aber meine persönliche Meinung dazu sagen. Ich sehe hier, bei allem Verständnis für die Förderung des kombinierten Verkehrs, auch gewisse Benachteiligungen. Sehen Sie sich einmal die Anordnung der Terminals im Mittelland an. Wenn Sie diese überblicken, stellen Sie fest, dass das Mittelland mit diesen 30-Kilometer-Radius rund um die Terminals mehr oder weniger für den von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe befreiten Transport geöffnet ist. Jetzt gibt es natürlich zahlreiche Randregionen, von welchen die Transporte in diese Zentren ausgeführt werden müssen; diese Randregionen wären dann mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe belastet, was wiederum ein Nachteil für diese Regionen wäre. Ich sehe aber ein, dass es notwendig ist, eine tragbare, vernünftige Lösung zu finden. Ich meine, dass hier der Bundesrat die Verantwortung tragen und erklären muss, dass für diese speziellen Fälle wiederum eine Möglichkeit gefunden wird, darauf Rücksicht zu neh-

men. Ich meine, dass auch in diesem Fall eine differenzierte Lösung sicher notwendig ist.

Ich glaube, dass wir heute die Differenzen bereinigen müssen, weil wir lange und intensiv darüber diskutiert und verhandelt haben. Wir haben nach flexiblen Lösungen gesucht. Ich meine auch, dass mit der flexiblen Formulierung des Ständerates eine gute Lösung gefunden worden ist, wenn der Bundesrat auch bereit ist, die verschiedenen, ungleichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen in den Regionen in unserem Land zu berücksichtigen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sie haben gesagt, dass die Randregionen durch die Befreiung von der Abgabe benachteiligt würden. Ist Ihnen bewusst, dass ein Container mit Meersalz ab Domat/Ems dann steuerbefreit ins Engadin gefahren würde?

Bezzola Duri (R, GR): Herr Giezendanner, ich bin nicht genau im Bild darüber, was mit diesen Salztransporten geschieht. Ich weiss nur, was mir die Astag-Vertreter des Kantons Graubünden zu diesem Thema mitgeteilt haben. Sie haben mir Beispiele vorgerechnet: Wenn jemand einen Transport aus dem Safiental nach Buchs ausführt, muss er die LSWA bezahlen. Wenn jedoch jemand im Umkreis dieser Terminalregion einen Transportauftrag ausführt, ist dieser nicht LSWA-pflichtig. Wenn er auch wenige Kilometer ausserhalb dieser Region angesiedelt und nicht für den kombinierten Verkehr tätig ist, ist er ebenfalls LSWA-pflichtig. Das ist die Ungerechtigkeit.

Hollenstein Pia (G, SG): Für die grüne Fraktion ist Artikel 8 des Gesetzes von grosser Bedeutung. Wir können dem Beschluss des Ständerates nur zum Teil zustimmen; wir unterstützen deshalb den Antrag der Minderheit Hämmerle.

Das Wort «höchstens» muss aus der Formulierung gestrichen werden. Es geht darum, die schweizerische Verkehrspolitik, so, wie sie mit der Annahme der Alpen-Initiative vorgegeben ist, auch umzusetzen und dafür Gewähr zu bieten. Wenn wir das Wort «höchstens» im Text belassen, geben wir auch ein unklares Zeichen nach aussen. Der Nationalrat muss heute das Zeichen nach Brüssel senden, dass die Schweiz an einer hohen LSWA als Mittel zur Umsetzung der Alpen-Initiative festhält.

Für uns Grüne sind bei einer Zulassung von «40-Tönnern» 3 Rappen nicht das Maximum, sondern ein Minimum. Bedenken wir doch die Auswirkungen einer zu niederen LSWA. Ein tiefer Ansatz könnte sogar die Finanzierung der Neat gefährden. Das bilaterale Abkommen der Schweiz mit der EU wird, wenn wir es zu einem Discountpreis machen, in einer Volksabstimmung in der Schweiz eh durchfallen.

Um dies aber möglichst zu verhindern, bitte ich Sie eindringlich, der Minderheit Hämmerle zuzustimmen. Es ist ja nichts erreicht, wenn wir einen tiefen Tarif zulassen und als Folge davon die nötigen Finanzen für die Grossprojekte nicht haben. Dann kann nämlich auch nichts gebaut werden.

Herr Columberg, Sie haben argumentiert, es brauche ein Opfer von allen Seiten. Das stimmt; ich gehe mit Ihnen einig, es braucht ein Opfer von allen Seiten. Aber ich möchte doch zu bedenken geben, dass alle Seiten eben schon nachgegeben haben – vor allem auch wir – und dass die ursprüngliche Variante des Nationalrates bereits ein Kompromiss ist. Wir wollten eine Festlegung von 4 bis 6 Rappen. Deshalb ist die frühere Variante des Nationalrates bereits der Kompromiss.

Béguelin Michel (S, VD): A propos de la proposition de minorité Fischer-Seengen, à l'article 4 alinéa 2: comme M. Giezendanner, nous voulons tous le développement du trafic combiné. Mais, pour cela, les dispositions de l'alinéa susmentionné ne sont finalement pas nécessaires, comme l'ont démontré les discussions au sein du Conseil des Etats. En effet, nous avons à l'article 4 alinéa 1er une disposition qui permet déjà de favoriser le trafic combiné, en ce sens que «le Conseil fédéral peut exonérer partiellement ou totalement certains types de véhicules ou certains véhicules à usage particulier ou édicter des dispositions spéciales à leur

égard». Le cas est donc clair: on peut parfaitement développer le trafic combiné.

Le groupe socialiste vous propose donc de rejeter la proposition de minorité Fischer-Seengen à l'article 4 alinéa 2.

A propos de la proposition de minorité Hämmerle, à l'article 8 alinéa 1er: il s'agit d'un mot, mais d'un mot important, le mot «maximum». Pourquoi dire formellement que «le taux est de 3 centimes» et non pas que «le taux maximum est de 3 centimes»? Parce que ce montant de 3 centimes est le minimum absolu en dessous duquel il ne faut pas descendre sous peine de couler le trafic marchandises par le rail en Suisse. A ce sujet, le président de la Direction générale des CFF, M. Weibel, a été très clair: avec l'introduction des 40 tonnes, si la compensation des 3 centimes n'est pas assurée, c'est la chute brutale du trafic marchandises par le rail. Le groupe socialiste vous invite ainsi à soutenir la proposition de minorité Hämmerle.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: Tout a déjà été plus ou moins dit, en particulier en allemand. Je voudrais en tout cas rappeler que, pour la commission, la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations est un des éléments essentiels de la politique des transports, à côté des quatre grands projets pour l'amélioration des infrastructures et de la réforme des chemins de fer pour l'amélioration de l'organisation du trafic sur le rail. Cette redevance est donc un élément essentiel pour rééquilibrer les conditions de concurrence et pour financer les grands projets.

Nous sommes en présence de deux propositions de minorité (art. 4 al. 2 et art. 8 al. 1er). La commission qui s'est réunie hier matin très tôt s'est ralliée à toutes les décisions du Conseil des Etats.

Venons-en à la proposition de minorité Fischer-Seengen à l'article 4 alinéa 2. Lors du premier examen auquel elle a procédé, votre commission a considéré qu'il était souhaitable d'ajouter l'alinéa 2. Elle n'a pas changé d'avis, mais elle est tombée d'accord hier sur le fait qu'il n'est pas indispensable pour atteindre le but prévu. C'est donc une divergence avec le Conseil des Etats qu'il faut éliminer. Ce n'est pas le principe qui est contesté – étant allé suivre les discussions au Conseil des Etats, je puis en témoigner –, mais l'opportunité d'introduire cet alinéa 2. En effet, en vertu de l'alinéa 1er, le Conseil fédéral a en tout cas la possibilité d'appliquer ce principe. De plus, comme le Conseil fédéral entend promouvoir le transport combiné, toutes les conditions sont réunies pour que ce principe soit appliqué et que les détails soient réglés dans une ordonnance.

Evidemment, M. Giezendanner a raison, il faut que les promesses qui sont faites ici afin de régler certaines divergences d'opinion soient maintenues et, dans la limite du possible, même si le chef du département change. En tout cas, la majorité de votre commission vous propose de suivre la décision du Conseil des Etats et d'éviter cette divergence.

Nous arrivons au deuxième problème, la proposition de minorité Hämmerle, à l'article 8. Là, il faut dire que le Conseil des Etats s'est quand même rapproché du Conseil national et de notre décision. Il a accepté de porter le maximum à 3 centimes, et non plus à 2,5, comme lors de sa première décision. Il a voulu venir en aide au Conseil fédéral, dans les négociations bilatérales, avec deux types de flexibilisation: l'une est de mettre ces 3 centimes comme maximum, donc ce n'est pas une imposition par la loi qui est amenée à la table des négociations; l'autre, qui touche la possibilité de réduire la redevance pour les 28 tonnes – mesure qui, on l'a déjà dit ici, est en tout cas dans l'intérêt des régions périphériques –, prévoit de baisser cette redevance jusqu'à un cinquième, et en calculant sur 3 centimes, ce serait même 2,4 centimes et non pas 2,5. Là aussi, nous considérons que les objectifs et la politique du Conseil fédéral sont assez clairs, on veut viser la flexibilité qu'on donne au Conseil fédéral. Avec les dispositions votées par le Conseil des Etats, on peut atteindre les buts et aider le Conseil fédéral à mener à bien les négociations bilatérales, ce qui est aussi important en vue, précisément, de la politique des transports que la Suisse veut mener.

Là aussi, je vous prie, au nom de la majorité de la commission, de suivre la décision du Conseil des Etats et d'éviter ainsi la divergence.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: Zunächst zum Minderheitsantrag Fischer-Seengen: Ich bitte Sie hier im Namen der Mehrheit, die Problematik des Meersalzes von Domat/Ems zu umfahren und der Mehrheit zuzustimmen. Es geht um die Frage, ob speziell für Lastwagen im Kombiverkehr, die zum nächstgelegenen Containerterminal fahren, eine Ausnahme gemacht werden soll, so dass sie keine Abgabe leisten müssen. Der Ständerat fand mit relativ guter Mehrheit – und auch die Mehrheit unserer Kommission war dieser Meinung –, dass hier keine Ausnahme zu schaffen sei, insbesondere weil der Bundesrat mit Artikel 4 Absatz 1 selber Ausnahmen machen kann. Sie können das nachlesen. Der Bundesrat kann für bestimmte Fahrzeuge und Fahrzeugarten Ausnahmen gestatten und diese Fahrzeuge von der Abgabe befreien.

Der Antrag Fischer-Seengen, der jetzt als Minderheitsantrag vorliegt, wurde in der Kommission mit 15 zu 6 Stimmen abgelehnt. Ich bitte Sie hier um ein Gleiches. Ich sage das sonst nicht oft, wenn es um Differenzen zwischen Ständerat und Nationalrat geht; aber es lohnt sich weiss Gott nicht, wegen dieser Geschichte eine Differenz zu schaffen. Uns ist ganz wichtig, dass wir die Vorlage in dieser Session verabschieden.

Ich bitte Sie nochmals, den Minderheitsantrag Fischer-Seengen abzulehnen und der Mehrheit und dem Ständerat zuzustimmen.

Zum Minderheitsantrag Hämmerle bei Artikel 8 Absatz 1: Wir haben in der Diskussion im Nationalrat – und das war im Ständerat auch klar – 3 Rappen und die Wichtigkeit und Notwendigkeit der 3 Rappen als Limite anerkannt, insbesondere als Kompensation für die Verbilligung des Strassenverkehrs durch die Zulassung der 40-Tonnen-Fahrzeuge. Wir wissen selbstverständlich auch, dass bei den bilateralen Verhandlungen 3 Rappen im Transitverkehr 360 Franken und 2,5 Rappen nur 300 Franken ausmachen und dass diese 60 Franken zusätzlich zu subventionieren wären. Der Ständerat hat aber eigentlich zu Recht anerkannt, dass unser Beschluss im Nationalrat zu etwelchen Schwierigkeiten führen könnte, insbesondere weil die EU diese Abstufung – die höchstzulässige Fiskalität von 3 Rappen gilt erst ab der 28-Tonnen-Limite – politisch als diskriminierend beurteilen würde; und dem möchten wir ausweichen. Zudem hat der Ständerat, insbesondere was den Lastwagenbinnenverkehr betrifft, gesagt, man habe hier eine flexiblere Lösung zu schaffen, damit der Lastwagenverkehr nicht allzusehr belastet würde. Wir haben in dieser Vorlage nun eine dreifache Flexibilität, die der Ständerat und die Mehrheit der Kommission akzeptiert haben, nämlich jene Formulierung «höchstens 3 Rappen» – die die Minderheit Hämmerle bekämpft –, dann die Reduktionsmöglichkeit um «höchstens einen Fünftel» und schliesslich die Kann-Formel – eine weitere Flexibilität, die dem Bundesrat gegeben wird.

Die Mehrheit denkt, dass hiermit die beste aller möglichen Lösungen gefunden wurde. Im Ständerat wurde ja von ganzen «Krötenbeständen» gesprochen, die hüben und drüben geschluckt werden sollen. Ich denke, das ist wirklich der kleinste gemeinsame Nenner.

Der Antrag Hämmerle, der Ihnen nun als Minderheitsantrag vorliegt, wurde in der Kommission mit 13 zu 7 Stimmen abgelehnt. Auch wenn ich hier – Sie sehen es auf der Fahne – zur Minderheit gehöre, so bitte ich Sie im Namen der Kommission, der Mehrheit zuzustimmen und hiermit die Möglichkeit zu geben, diese Vorlage abzuschliessen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst zum Minderheitsantrag, der den kombinierten Verkehr vollständig von der LSVA befreien will: Ich habe im Ständerat zu Protokoll gegeben und wiederhole das hier, dass der Bundesrat eine ganze oder teilweise Befreiung des kombinierten Verkehrs befürwortet. Wir wollen das aber in einer Verordnung regeln, damit wir hier – auch im Zusammenhang mit den verschiedenen

Verhandlungen – die wir noch führen, eine gewisse Flexibilität haben. Eine Befreiung muss aber mit der Philosophie des ganzen Gesetzes übereinstimmen, und es müssen insbesondere Missbräuche vermieden werden. Um diese Missbräuche zu verhindern, steht eine Befreiung der Fahrzeuge im Vordergrund, die in erster Linie kombinierten Verkehr von und zu den Umladestationen durchführen. Es gibt aber auch Fahrzeuge, die nur gelegentlich im kombinierten Verkehr zu und von diesen Umladestationen eingesetzt werden. Bei ihnen sehen wir eine Rückerstattung der einzelnen Fahrten vor. Das ist eine komplizierte und im Detail zu regelnde Angelegenheit, die in eine Verordnung gehört.

Was die neue Berechnungsart der LSVA selbst betrifft, bei der unter anderem eine Flexibilität zugunsten der Exekutive eingebaut ist, indem «höchstens 3 Rappen» verlangt werden können, möchte ich Ihnen folgendes sagen: Diese 3 Rappen bedeuten – wenn die Spannweite voll ausgenützt wird – alleine schon eine Transitgebühr von 360 Franken für einen «40-Tönnner». In der Botschaft hat der Bundesrat geschrieben, er gehe von einer Maximalgebühr von 2,5 Rappen aus. Die Frage ist nun, ob bei der LSVA dieser höchstmögliche Ansatz von 3 Rappen durch den Bundesrat auch umgesetzt wird oder nicht. Das Hauptkriterium für den Bundesrat wird sein, ob ein Umlagerungseffekt erzielt werden kann, denn das ist die verfassungsmässige Aufgabe, die wir zu erfüllen haben. Dazu gehört eben auch die Frage, ob und allenfalls in welchem Umfang eine Alpentransitabgabe bestehen wird. Das sind die beiden Randelemente, die den dannzumaligen Bundesrat – höchstwahrscheinlich ist das erst im Jahre 2005 – leiten werden, und ebenso sein Verhältnis – wie immer es dann vertraglich geregelt sein wird – zur Europäischen Union.

Wichtig wird auch hier sein, dass der Geist des Gesetzes wirksam wird, Herr Bezzola, nämlich, dass mit der LSVA einerseits eine Umlagerung von der Strasse auf die Schiene erreicht wird, andererseits aber nicht einzelne Regionen benachteiligt werden. Das heisst also, dass auch dieses Element ein Kriterium dafür sein wird, wie hoch die LSVA dann im Detail angesetzt wird.

Ich glaube, dass mit dieser Formulierung – der entsprechende Artikel ist ja nun mehrmals hin und her gegangen – ein Optimum für die innenpolitische Akzeptanz einerseits und für die aussenpolitisch notwendige Flexibilität andererseits gefunden wurde.

Ich ersuche Sie, diesem Kompromiss zuzustimmen, damit das Gesetz in dieser Session verabschiedet werden kann.

Art. 1 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 4 Abs. 2, 3

Antrag der Kommission

Abs. 2

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Fischer-Seengen, Binder, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Vetterli)

Festhalten

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 4 al. 2, 3

Proposition de la commission

Al. 2

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Fischer-Seengen, Binder, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Vetterli)
Maintenir

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abs. 2 – Al. 2**Abstimmung – Vote**

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

100 Stimmen
62 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

Angenommen – Adopté

Art. 8 Abs. 1**Antrag der Kommission****Mehrheit**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Hämmerle, Béguelin, Burgener, Carobbio, Herczog, Hollenstein, Spielmann)

.... 40 Tonnen beträgt der Tarif 3 Rappen

Art. 8 al. 1**Proposition de la commission****Majorité**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Hämmerle, Béguelin, Burgener, Carobbio, Herczog, Hollenstein, Spielmann)

.... le taux est de 3 centimes

Namentliche Abstimmung**Vote nominatif**

(Ref.: 1364)

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:**Votent pour la proposition de la majorité:**

Aregger, Bangarter, Baumann Alexander, Bezzola, Binder, Bircher, Blocher, Bonny, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Caccia, Cavadini Adriano, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, David, Dettling, Dormann, Dreher, Ducrot, Dupraz, Eberhard, Egerszegi, Eggly, Ehrler, Engler, Epiney, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Häggingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Fritschi, Gadiant, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Guisan, Gusset, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Heim, Hess Otto, Hess Peter, Hochreutener, Imhof, Kofmel, Kühne, Kunz, Lachat, Langenberger, Leu, Leuba, Loeb, Loretan Otto, Löttscher, Maitre, Maurer, Moser, Müller Erich, Nabholz, Nebiker, Oehri, Philipona, Pidoux, Pini, Ratti, Ruckstuhl, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scheurer, Schläuer, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Seiler Hanspeter, Speck, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner, Stucky, Suter, Theiler, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Vogel, Waber, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wittenwiler, Wyss, Zapfl (105)

Für den Antrag der Minderheit stimmen:**Votent pour la proposition de la minorité:**

Aeppli, Aguet, Alder, Banga, Baumann Ruedl, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Berberat, Borel, Böhmann, Burgener, Carobbio, Chiffelle, de Dardel, Dünki, Fankhauser, Fasel, Fässler, Goll, Gonseth, Grendelmeler, Gross Andreas, Gross Jost, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jeanprêtre, Jutzet, Keller, Leemann, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Müller-Hemmi, Ostermann, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Semadeni, Steffen, Strahm, Stump, Teuscher, Thanei, Thür, Tschäppät, Vermot, Vollmer, von All-

men, von Felten, Weber Agnes, Widmer, Wiederkehr, Zbinden, Zwygart (65)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Baumberger, Blaser, Cavalli, Deiss, Diener, Durrer, Engelberger, Eymann, Friderici, Grobet, Gysin Hans Rudolf, Jaquet, Lauper, Ledergerber, Maspoli, Meyer Theo, Mühlmann, Pellli, Raggenbass, Randegger, Ruf, Ruffy, Scherrer Jürg, Schmied Waiter, Simon, Spielmann, Steinegger, Tschopp, Ziegler (29)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Leuenberger

(1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

96.077

**Leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe.
Bundesgesetz****Redevance sur le trafic
des poids lourds liée aux prestations.
Loi fédérale***Schlussabstimmung – Vote final*

Siehe Seite 1127 hiervor – Voir page 1127 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 10. Dezember 1997
Décision du Conseil national du 10 décembre 1997

**Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwer-
verkehrsabgabe****Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des
poids lourds liée aux prestations***Abstimmung – Vote*

Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

22 Stimmen
14 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national.

96.077

**Leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe.
Bundesgesetz****Redevance sur le trafic
des poids lourds liée aux prestations.
Loi fédérale****Schlussabstimmung – Vote final**

Siehe Seite 2565 hiervor – Voir page 2565 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 19. Dezember 1997

Décision du Conseil des Etats du 19 décembre 1997

Columberg Dumeni (C, GR): Vor dieser entscheidenden Abstimmung möchte ich folgende Erklärung abgeben: Die CVP-Fraktion stimmt der LSVA zu. Wir respektieren damit den klaren Volkswillen, denn das Volk hat bereits vor dreieinhalb Jahren der Einführung der LSVA zugestimmt. Ferner hat der Souverän verschiedentlich die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlangt. Zur Durchsetzung dieser Forderung braucht es die LSVA. Schliesslich müssen wir folgendes bedenken: Ohne LSVA gibt es keine Neat und keinen erfolgreichen Abschluss der bilateralen Verhandlungen mit der EU. Es wäre deshalb völlig unverständlich – ich betone es: völlig unverständlich –, wenn sich bedeutende Wirtschaftsexponenten für das gegnerische Referendum engagieren würden. Die Verantwortung, die sie damit auf sich nähmen, wäre sehr gross. Dies sollen sie bitte bedenken.

Gewiss, die neue Abgabe belastet unsere Wirtschaft und insbesondere die Rand- und Berggebiete. Die Maximalansätze treten aber nicht sofort, sondern frühestens in acht Jahren in Kraft, so dass genügend Zeit für eine Anpassung bleibt. Zudem haben wir eine Flexibilität eingebaut, die es ermöglicht, auf die besonderen Gegebenheiten unseres Landes Rücksicht zu nehmen.

Unser Land und unsere Wirtschaft brauchen dringend positive Signale. Mit der LSWA setzen wir einen Grundstein für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik, die wertvolle volkswirtschaftliche Impulse auslösen wird.

Deshalb stimmt die CVP-Fraktion dieser Vorlage zu.

Friderici Charles (L, VD): Depuis l'échec populaire de l'Espace économique européen, le groupe libéral a soutenu le principe des négociations bilatérales et s'est exprimé à maintes reprises en faveur d'une adaptation de la politique suisse à la politique européenne dans de nombreux domaines, notamment dans celui des transports.

Les négociations bilatérales ont longtemps buté et butent encore sur le délicat dossier des transports routiers. Les récentes déclarations faites à l'issue du Conseil des ministres des transports de l'Union européenne ne nous rassurent qu'à moitié. En acceptant qu'une taxe sur les poids lourds soit perçue uniquement dans le but de couvrir les coûts d'infrastructure routière, les ministres des transports ne donnent pas un blanc-seing à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Celle-ci ne peut en effet être justifiée que par une couverture des coûts externes, comme le prouvent d'ailleurs les débats dans cet hémicycle.

Le groupe libéral ne pense pas que l'acceptation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, telle qu'elle est définie par cette loi, favorise l'aboutissement des négociations bilatérales, bien au contraire. Il estime que d'autres options de notre politique des transports feront encore obstacle à leur conclusion.

En revanche, ladite redevance n'est pas et ne sera jamais une taxe de transit, car elle sera essentiellement à la charge des consommateurs et de l'industrie helvétique. Les véhicules utilitaires étrangers ne s'acquitteront que d'un 5 pour cent du montant perçu, qui s'élèvera à près de 1,8 milliard de francs. En une période où nous cherchons à favoriser le développement des petites et moyennes entreprises, une nouvelle charge fiscale de cet ordre de grandeur ne saurait que freiner un redémarrage encore modeste de la conjoncture économique.

Pour ces différentes raisons, le groupe libéral refusera la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. En cela, il n'est pas seul, puisque cette loi a été acceptée au Conseil des Etats par un score très faible de 22 voix contre 14 et avec 8 abstentions.

Scherrer Jürg (F, BE): Mit Ihrem Votum von heute morgen hat sich die CVP-Fraktion endgültig selbst demaskiert! Die Fraktion der Freiheits-Partei lehnt die Schwerverkehrsabgabe selbstredend ab. Ein Referendum wird von uns unterstützt.

Eine derart exorbitante Belastung der Strassengütertransporte und damit der gesamten schweizerischen Wirtschaft ist extrem wirtschaftsfeindlich und arbeitsplatzvernichtend. Dafür werden Sie die Verantwortung übernehmen müssen. Die Schwerverkehrssteuer ist einfältig, dumm und nicht zu Ende gedacht.

Bezzola Duri (R, GR): Ich bitte Sie im Namen der Mehrheit der FDP-Fraktion, dieser Vorlage zuzustimmen.

Es geht um die Realisierung und Finanzierung eines Gesamtverkehrskonzeptes, und es geht um die Lösung des Transitproblems in unserem Land.

Viele in diesem Saal wollen das Problem mit der LSWA lösen und finanzieren; die LSWA macht bekanntlich 50 Prozent der Finanzierung aus.

Einige in diesem Saal wollen keine Verkehrsprobleme lösen, und Sie wollen damit auch keine LSWA. Sie wollen auch die Beziehungen zur EU nicht normalisieren.

Viele Damen und Herren in diesem Saal wollen das Verkehrsproblem und das Transitproblem lösen, aber nicht mit der LSWA. Diese Damen und Herren müssten ehrlicherweise sagen, wie die Alternative für die Finanzierung aussehen würde, z. B. mit zusätzlichen 0,6 Prozent Mehrwertsteuer oder 10 bis 15 Rappen Zuschlag pro Liter Diesel und Benzin. Das würde die Wirtschaft und den Konsumenten ebenfalls stark belasten. Wir müssen unser Transitverkehrsproblem lösen – im Alleingang oder mit besseren Beziehungen zu Europa. Das vorgeschlagene Konzept belastet bekanntlich die Regionen in unserem Land ungleichmässig stark. Deshalb ist die differenzierte Tarifierung eingeführt worden. Herr Bundesrat Leuenberger hat mehrere Male darauf hingewiesen, dass durch die LSWA speziell stark betroffene Regionen auch berücksichtigt werden.

Nun haben Sie vielleicht auch das Resultat der Abstimmung im Ständerat gehört. Das Resultat dieser Abstimmung interpretiere ich so, dass der Ständerat darauf hinweisen will, wie stark einzelne Regionen belastet werden, und dass man hier differenzierte Lösungen vorschlagen soll.

Um ein gutes Signal für den Abschluss der bilateralen Verhandlungen zu setzen, ist es notwendig, dass wir heute dieser Vorlage zustimmen.

Ich bitte Sie im Namen der Mehrheit der FDP-Fraktion, diesem Geschäft zuzustimmen.

Blocher Christoph (V, ZH): Mit dieser Vorlage verteuern Sie die Transporte in der Schweiz um etwa 25 bis 30 Prozent. In einem Land, das lange Zufahrten zu den Binnenmärkten hat, in einem Land, das über keinen Zugang zum Meer verfügt, das keine Rohstoffe hat und diese einführen muss, ist das eine unverantwortliche Vorlage. Alle Betriebe, die in der Schweiz für den Export produzieren, werden dadurch weniger konkurrenzfähig, und das heisst: Verlagerung von Produktionen in andere Länder. Kommen Sie dann nicht mit Armentmärchen, und erzählen Sie nicht, aus irgendwelchen anderen Gründen würden Arbeitsplätze verlagert! Die dauernde Verteuerung durch die Politik ist dann der Grund!

Darum muss gegen diese Vorlage gekämpft werden, und darum soll es auch eine Volksabstimmung geben. Wer hier die Meinung vertritt, Herr Bezzola, die LSWA sei notwendig für die Lösung des Transitproblems, der hat das Transitproblem nicht verstanden. Sie müssen, um den Transit zu finanzieren, die Produktion in der Schweiz verteuern und demassen belasten, dass sie weniger konkurrenzfähig ist. Bereits heute ist ein Transport von Japan nach Basel billiger als z. B. von Basel nach Domat/Ems, wo unsere Firma produziert. Sie verteuern nun diese Transporte noch einmal. Klagen Sie dann nicht mehr über die Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland! Hier sind die Ursachen zu suchen! Die bürgerlichen Parteien, die von konkurrenzfähiger Wirtschaft gesprochen haben – in der Theorie, vor den Wahlen –, haben jetzt die Möglichkeit, ihre Wahlversprechen einzulösen.

Hämmerle Andrea (S, GR): Im Namen der SP-Fraktion möchte ich zunächst einmal auf die Bedeutung der LSWA hinweisen. Sie ist die entscheidende Sockelmasnahme zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Sie ist das hauptsächlichste, entscheidende Finanzierungsmittel für den Bau der Neat, und sie ist das wichtigste Instrument zur innenpolitischen Realisierung jedes Ergebnisses der bilateralen Verhandlungen mit der EU im Verkehrsbereich.

Umgekehrt, ohne LSWA, gibt es keine Umsetzung des geltenden Verfassungsrechts, des Alpenschutzartikels, was eine krasse Missachtung des Volkswillens bedeuten würde. Ohne LSWA gibt es keine Finanzierung und auch keinen Bau der Neat, weder des Gotthards noch des Lötschbergs. Ohne LSWA gibt es keine Möglichkeit, eine nichtdiskriminierende Durchfahrtgebühr für EU-Lastwagen zu erheben. Hier verstrickt sich die SVP-Fraktion in einem unglaublichen Widerspruch: Einerseits sagt sie, sie ergreife das Referendum gegen die bilateralen Verhandlungen, wenn das Ergebnis unter 600 Franken pro Lastwagenfahrt liege, andererseits sagt sie nein zur LSWA. Wie das aufgehen soll, hat mir noch niemand erklären können.

Nun gibt es eine unheilige Allianz, eine Koalition von Lastwagenlobby und selbsternannten antieuropäischen Patrioten. Ich muss klarstellen: Wer heute zu diesem Gesetz nein sagt, wer heute das Referendum lanciert oder unterstützt, ist in der Tat der Totengräber einer eigenständigen schweizerischen Verkehrspolitik. Wenn die Neinsager von heute mit dem Referendum Erfolg haben, stehen wir vor einem finanz-, europa- und verkehrspolitischen Scherbenhaufen. Deshalb ruft die SP-Fraktion Sie – mindestens die konstruktiven Kräfte in diesem Land – auf, zu dieser moderaten LSVA ja zu sagen. Es wird eine breite Koalition der drei staatstragenden Bundesratsparteien, des Vorortes, der Gewerkschaften und der Umweltorganisationen geben, die hinter dieser Sache stehen. Die Lastwagenlobby, die SVP und die Freiheits-Partei müssen hier im Saal und in der Volksabstimmung im Interesse unseres Landes klar in die Minderheit veretzt werden!

Hollenstein Pia (G, SG): Für die grüne Fraktion ist es selbstverständlich, dass wir dieser Vorlage zustimmen. Für uns ist sie nicht ein Optimum, sondern ein Kompromiss, den wir voll und ganz tragen. Der Inhalt der Vorlage ist ein Minimum, und wir freuen uns auf den Abstimmungskampf, den wir gewinnen werden. Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen.

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Namentliche Abstimmung

Vote nominatif

(Ref.: 1554)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Alder, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguélin, Berberat, Bezzola, Bircher, Bonny, Borel, Bühlmann, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, David, de Dardel, Diener, Dormann, Dünki, Dupraz, Durrer, Engler, Epiney, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fehr Lisbeth, Gadiant, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Heim, Herczog, Hess Peter, Hochreutener, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Keller, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leu, Loretan Otto, Löttscher, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Nebiker, Ostermann, Pelli, Pini, Raggenbass, Randegger, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruf, Ruffy, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Semadeni, Spielmann, Stamm Judith, Steffen, Strahm, Stump, Suter, Teuscher, Thanei, Theiler, Thür, Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Widmer, Wiederkehr, Wittenwiler, Zbinden, Ziegler, Zwygart (120)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Aregger, Baumann Alexander, Binder, Blocher, Borer, Bortoluzzi, Brunner Toni, Bühler, Dettling, Dreher, Eberhard, Eymann, Fehr Hans, Filliez, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Walter, Friderici, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Gusset, Hasler Ernst, Hegetschweiler, Hess Otto, Kofmel, Kunz, Lachat, Leuba, Maurer, Moser, Ruckstuhl, Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schluer, Schmied Walter, Speck, Stamm Luzi, Steiner, Stucky, Tschuppert, Vetterli, Weigelt (46)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Baumberger, Bosshard, Deiss, Ducrot, Egerszegi, Engelberger, Frey Claude, Loeb, Maitre, Oehri, Philipona, Rychen,

Schmid Samuel, Seller Hanspeter, Simon, Weyeneth, Widrig, Wyss (18)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Blaser, Cavalli, Eggly, Ehler, Fritschi, Grobet, Gysin Hans Rudolf, Kühne, Maspoli, Pidoux, Ratti, Steinegger, Steinemann, Zapfl (15)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Leuenberger (1)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

**Bundesgesetz
über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
(Schwerverkehrsabgabengesetz, SVAG)**

vom 19. Dezember 1997

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 24^{septies}, 36^{quater}, 36^{sexies} der Bundesverfassung und Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung¹⁾,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 11. September 1996²⁾,
beschliesst:*

1. Abschnitt: Zweck und Geltungsbereich

Art. 1 Zweck

¹ Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.

² Mit der Abgabe wird ausserdem ein Beitrag dazu geleistet, dass:

- a. die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert werden;
- b. die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden.

Art. 2 Geltungsbereich

Die Abgabe wird für die Benützung der öffentlichen Strassen erhoben.

2. Abschnitt: Abgabepflicht

Art. 3 Gegenstand

Die Abgabe wird auf den im In- und Ausland immatrikulierten (in- und ausländischen) schweren Motorfahrzeugen und Anhängern für den Güter- oder den Personentransport erhoben.

¹⁾ In der Fassung des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (BBl 1996 IV 638); von den eidgenössischen Räten noch nicht verabschiedet

²⁾ BBl 1996 V 521

(96.077)

Art. 4 Ausnahmen und Befreiungen

¹ Der Bundesrat kann bestimmte Fahrzeugarten oder Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreien oder Sonderregelungen treffen. Dabei ist jedoch insbesondere der Grundsatz der verursachergerechten Anlastung der ungedeckten Kosten zu beachten. In- und ausländische Fahrzeuge müssen einander gleichgestellt sein.

² Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken pro Jahr. Der Bundesrat kann die Abgabe nach Fahrzeugkategorien abstufen.

Art. 5 Abgabepflichtige Personen

¹ Abgabepflichtig ist der Halter oder die Halterin, bei ausländischen Fahrzeugen zusätzlich der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin.

² Der Bundesrat kann weitere Personen als solidarisch haftbar erklären.

3. Abschnitt: Bemessungsgrundlage der Abgabe

Art. 6 Grundsatz

¹ Die Abgabe bemisst sich nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern.

² Bei Fahrzeugkombinationen kann das höchstzulässige Gesamtzuggewicht des Zugfahrzeuges als Bemessungsgrundlage der Abgabe herangezogen werden.

³ Zusätzlich kann die Abgabe emissions- oder verbrauchsabhängig erhoben werden.

Art. 7 Kostendeckung

¹ Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit nicht übersteigen.

² Die Kosten zulasten der Allgemeinheit umfassen den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs.

³ Die Berechnung der externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs wird periodisch nachgeführt. Sie muss dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen.

Art. 8 Tarif

¹ Der Bundesrat legt den Tarif der Abgabe wie folgt fest:

- a. Der Tarif muss mindestens 0,6 Rappen und darf höchstens 2,5 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne höchstzulässigem Gesamtgewicht betragen.
- b. Bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen beträgt der Tarif höchstens 3 Rappen. Der Bundesrat kann diesen Tarif für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen um höchstens einen Fünftel reduzieren.

c. Bei emissionsabhängiger Ausgestaltung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 gilt der jeweilige Tarif als Durchschnitt; er wird bei Fahrzeugen mit überdurchschnittlichen Emissionen höher, bei Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichen Emissionen tiefer angesetzt.

² Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen und nach Fahrzeugkategorien differenzieren. Er kann den höchstzulässigen Abgabesatz nach Absatz 1 ab 1. Januar 2005 an die Teuerung anpassen.

³ Bei der Einführung der Abgabe und den Erhöhungen des Tarifs berücksichtigt der Bundesrat:

- a. die Berechnungen über die ungedeckten Wegekosten sowie die externen Kosten und Nutzen des Schwerverkehrs;
- b. die Belastung der Volkswirtschaft;
- c. die raumordnungspolitischen Effekte und die Auswirkungen auf die Güterversorgung in von der Bahn nicht oder nur unzureichend erschlossenen Gegenden;
- d. die Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu fördern;
- e. die Auswirkungen der Abgabe auf den allfälligen Umwegverkehr über benachbarte ausländische Strassen.

Art. 9 Pauschalierung als Ausnahme

¹ Wenn eine leistungsabhängige Bemessung der Abgabe nicht möglich ist oder einen unverhältnismässigen Aufwand erfordert, kann diese in begründeten Fällen pauschal erhoben werden. Der Ertrag der Abgabe darf dadurch nicht geschmälert werden und es dürfen keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen.

² Der Bundesrat regelt die Einzelheiten über die Voraussetzungen und die Ausgestaltung der Pauschalierung.

4. Abschnitt: Abgabbeerhebung

Art. 10 Vollzug

¹ Der Bundesrat regelt den Vollzug.

² Er kann die Kantone und private Organisationen beiziehen.

Art. 11 Ermittlung der abgabepflichtigen Fahrleistung

¹ Die abgabepflichtige Person hat bei der Ermittlung der Fahrleistung mitzuwirken.

² Der Bundesrat kann den Einbau spezieller Geräte oder andere Hilfsmittel zur fälschungssicheren Erfassung der Fahrleistung vorschreiben. Die einzubauenden Geräte sollen nach Möglichkeit mit in der EU vorgeschriebenen Geräten interoperabel sein.

³ Fehlen taugliche Angaben oder Unterlagen, so kann die Abgabe nach Ermessen veranlagt werden.

Art. 12 Beginn und Ende der Abgabepflicht

¹ Die Abgabepflicht beginnt für inländische Fahrzeuge am Tag der amtlichen Zulassung des Fahrzeuges. Sie endet mit dem Tag, an dem die Kontrollschilder zurückgegeben werden oder der Fahrzeugausweis annulliert wird.

² Die Abgabepflicht für ausländische Fahrzeuge beginnt mit der Einfahrt ins schweizerische Staatsgebiet und endet spätestens mit der Ausfahrt. Die Abgabeforderung wird spätestens mit der Ausfahrt aus der Schweiz fällig.

Art. 13 Abgabeperiode

Die Abgabe wird mindestens einmal jährlich erhoben.

Art. 14 Besondere Verfahrensbestimmungen

¹ Der Bundesrat kann Vorauszahlungen, Sicherheitsleistungen, Sicherungsmassnahmen und vereinfachte Verfahren vorsehen.

² Die Artikel 123 und 124 des Zollgesetzes¹⁾ betreffend Sicherungsmassnahmen sind sinngemäss anwendbar.

³ Die rechtskräftigen Verfügungen der Abgabeforderung sind vollstreckbaren gerichtlichen Urteilen im Sinne der Artikel 80 ff. des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs²⁾ gleichgestellt.

Art. 15 Verjährung

¹ Die Abgabeforderung verjährt innerhalb von fünf Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem sie fällig geworden ist. Längere strafrechtliche Verjährungsfristen bleiben vorbehalten.

² Die Rückforderung verjährt innerhalb von fünf Jahren nach der Bezahlung der Nichtschuld.

³ Die Verjährung wird durch jede Einforderungshandlung und jede Berichtigung durch die zuständige Behörde unterbrochen; sie steht still, solange die abgabepflichtige Person in der Schweiz nicht betrieben werden kann.

⁴ In jedem Fall verjährt die Abgabeforderung nach 15 Jahren.

Art. 16 Amtshilfe und Anzeigepflicht

¹ Die mit dem Vollzug dieses Gesetzes betrauten Behörden unterstützen sich gegenseitig in der Erfüllung ihrer Aufgabe; sie erteilen sich gegenseitig die benötigten Auskünfte und gewähren einander auf Verlangen Einsicht in amtliche Akten.

² Die Polizei- und Steuerbehörden von Bund, Kantonen und Gemeinden erteilen den mit dem Vollzug dieses Gesetzes betrauten Behörden auf Ersuchen alle erforderlichen Auskünfte.

¹⁾ SR 631.0

²⁾ SR 281.1; AS 1995 1227

³ Verwaltungsorgane des Bundes und der Kantone, die in ihrer dienstlichen Tätigkeit eine Widerhandlung wahrnehmen oder von einer solchen Kenntnis erhalten, sind verpflichtet, sie der für die Veranlagung zuständigen Behörde anzuzeigen.

⁴ Die Gewährung der Amtshilfe in Strafsachen zwischen Bundes- und kantonalen Behörden richtet sich nach Artikel 30 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes¹⁾.

Art. 17 Erlass der Abgabe

¹ Die für die Veranlagung zuständige Behörde kann der abgabepflichtigen Person, für die infolge einer Notlage die Bezahlung der Steuer oder eines Zinses eine grosse Härte bedeuten würde, die geschuldeten Beträge ganz oder teilweise erlassen.

² Das Erlassgesuch muss innerhalb eines Jahres nach der Abgabefestsetzung und schriftlich begründet bei der zuständigen Behörde eingereicht werden. Der Entscheid dieser Behörde kann an die Eidgenössische Oberzolldirektion weitergezogen werden.

Art. 18 Statistik

Die Daten über die ermittelten Fahrleistungen können unter Wahrung des Datenschutzes für statistische Zwecke verwendet werden.

5. Abschnitt: Abgabeverwendung**Art. 19**

¹ Der Reinertrag wird zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund.

² Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

³ Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

⁴ Bei der Verteilung des Anteils der Kantone nach Absatz 1 sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen. Im übrigen berechnet sich die Verteilung der Beiträge an die Kantone nach:

- a. der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen;
- b. den Strassenlasten der Kantone;
- c. der Bevölkerung der Kantone;
- d. der steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs.

¹⁾ SR 313.0

6. Abschnitt: Strafbestimmungen und Rechtsmittel**Art. 20** Gefährdung oder Hinterziehung der Abgabe

¹ Wer die Abgabe vorsätzlich hinterzieht oder gefährdet, sich oder einer anderen Person sonstwie einen unrechtmässigen Abgabevorteil verschafft oder die gesetzmässige Veranlagung gefährdet, wer ungerechtfertigt eine Vergünstigung oder Rückerstattung erwirkt oder in einem Rückerstattungsgesuch unrichtige Angaben macht, wird mit Busse bis zum Fünffachen der hinterzogenen oder gefährdeten Abgabe oder des unrechtmässigen Vorteils bestraft. Bei fahrlässiger Begehung beträgt die Busse bis zum Dreifachen der hinterzogenen oder gefährdeten Abgabe oder des unrechtmässigen Vorteils. Vorbehalten bleiben die Artikel 14–16 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes¹⁾. Die Mindestbusse beträgt 100 Franken.

² Kann der gefährdete oder hinterzogene Abgabebetrag nicht genau ermittelt werden, so wird er geschätzt.

³ Versuch und Helfenshaft sind strafbar.

⁴ Erfüllt eine Handlung gleichzeitig den Tatbestand einer Gefährdung oder Hinterziehung der Abgabe und einer durch die Eidgenössische Zollverwaltung zu verfolgenden Widerhandlung gegen andere Abgabenerlasse des Bundes oder einer Zollwiderhandlung, so wird die für die schwerste Widerhandlung verwirkte Strafe verhängt; diese ist angemessen zu erhöhen.

Art. 21 Andere strafbare Handlungen

Die Artikel 14–17 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes¹⁾ sind auch im kantonalen Verfahren anwendbar.

Art. 22 Strafverfolgung

¹ Die Strafverfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen, die inländische Fahrzeuge betreffen, ist Sache der Kantone.

² Widerhandlungen, die ausländische Fahrzeuge betreffen, werden nach dem Verwaltungsstrafrechtsgesetz¹⁾ durch die Eidgenössische Zollverwaltung verfolgt und beurteilt.

Art. 23 Rechtsmittel

¹ Soweit der Vollzug den Kantonen obliegt, können Verfügungen der ersten kantonalen Instanzen innerhalb von 30 Tagen bei der Eidgenössischen Oberzolldirektion angefochten werden.

² Soweit der Vollzug den Zollbehörden obliegt, können Verfügungen des Zollamtes innerhalb von 30 Tagen bei der Eidgenössischen Oberzolldirektion angefochten werden.

³ Der Entscheid der Eidgenössischen Oberzolldirektion unterliegt der Beschwerde an die Eidgenössische Zollrekurskommission.

¹⁾ SR 313.0

⁴ Im übrigen richtet sich das Beschwerdeverfahren nach den Bestimmungen über die Bundesrechtspflege, insbesondere nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz¹⁾ und dem Bundesrechtspflegegesetz²⁾.

7. Abschnitt: Schlussbestimmungen**Art. 24** Aufhebung bisherigen Rechts

¹ Auf die Abgabe nach Artikel 21 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung wird, gestützt auf dessen Absatz 8, verzichtet.

² Die Schwerverkehrsabgabe-Verordnung vom 26. Oktober 1994³⁾ wird mit dem Inkrafttreten des Gesetzes aufgehoben.

Art. 25 Übergangsbestimmung

Bis zum Inkrafttreten einer Verfassungsgrundlage für die Abgabeverwendung im Sinn von Artikel 19 Absatz 2 wird der Ertrag der Abgabe nach Vorgabe von Artikel 36^{quater} der Bundesverfassung verwendet.

Art. 26 Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

¹⁾ SR 172.021

²⁾ SR 173.110

³⁾ AS 1994 2509, 1995 4425

102

**Loi fédérale
concernant une redevance sur le trafic des poids lourds
liée aux prestations**

(Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL)

du 19 décembre 1997

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 24^{septies}, 36^{quater} et 36^{sexies} ainsi que l'article 23 des dispositions
transitoires de la constitution¹⁾;

vu le message du Conseil fédéral du 11 septembre 1996²⁾,

arrête:

Section 1: But et champ d'application

Article premier But

¹ La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (redevance) doit assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic, dans la mesure où celui-ci ne compense pas ces coûts par d'autres prestations ou redevances.

² L'introduction de cette redevance doit par ailleurs contribuer à:

- a. améliorer les conditions-cadre du chemin de fer sur le marché des transports;
- b. acheminer davantage de marchandises par le rail.

Art. 2 Champ d'application

La redevance est perçue pour l'ensemble du réseau routier public suisse.

Section 2: Assujettissement à la redevance

Art. 3 Objet de la redevance

La redevance est perçue sur les véhicules lourds immatriculés en Suisse ou à l'étranger (suisse et étrangers), soit les véhicules à moteur et les remorques destinés au transport de personnes ou de marchandises.

¹⁾ Dans la version de l'arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (FF 1996 IV ...), non encore adopté par les Chambres fédérales.

²⁾ FF 1996 IV 505

(96.077)

Art. 4 Dérogations et exonérations

¹ Le Conseil fédéral peut exonérer partiellement ou totalement certains types de véhicules ou certains véhicules à usage particulier ou édicter des dispositions spéciales à leur égard. Ces dispositions ne doivent toutefois pas déroger au principe selon lequel les coûts non couverts doivent être mis à la charge de ceux qui les occasionnent. Les véhicules suisses et les véhicules étrangers seront traités de manière égale.

² Pour le transport des personnes par véhicules lourds, la redevance est forfaitaire. Elle se monte à 5000 francs par année au plus. Le Conseil fédéral peut l'échelonner en fonction des différentes catégories de véhicules.

Art. 5 Personnes assujetties

¹ L'assujetti est le détenteur du véhicule; pour les véhicules étrangers, le conducteur est également assujetti.

² Le Conseil fédéral peut déclarer d'autres personnes solidairement responsables.

Section 3: Bases de calcul de la redevance**Art. 6** Principe

¹ La redevance est calculée sur la base du poids total autorisé du véhicule et du kilométrage.

² Dans le cas des ensembles de véhicules, le poids de l'ensemble autorisé pour le véhicule tracteur peut servir de référence.

³ La redevance peut en outre être perçue en fonction des émissions produites ou de la consommation.

Art. 7 Couverture des coûts

¹ Le produit de la redevance ne doit pas excéder les coûts d'infrastructure non couverts et les coûts supportés par la collectivité.

² Les coûts supportés par la collectivité correspondent au solde des coûts et des avantages externes de prestations de service public du trafic des poids lourds.

³ Les coûts et avantages externes du trafic des poids lourds seront tenus à jour régulièrement. Ces comptes seront établis en fonction de l'état des connaissances scientifiques.

Art. 8 Tarifs

¹ Le Conseil fédéral fixe les tarifs de la redevance de la manière suivante:

- a. Le taux doit être d'au moins 0,6 centimes et ne doit pas dépasser 2,5 centimes par kilomètre parcouru et par tonne de poids total autorisé;

- b. s'il est procédé à une augmentation généralisée du poids total autorisé pour fixer celui-ci à 40 tonnes, le taux maximum est de 3 centimes. Le Conseil fédéral peut réduire ce taux d'un cinquième au plus pour les véhicules dont le poids total autorisé ne dépasse pas 28 tonnes;

- c. dans le cas d'une application en fonction des caractéristiques d'émissions au sens de l'article 6, 3^e alinéa, le taux applicable peut être considéré comme une moyenne: il sera relevé pour les véhicules produisant des émissions supérieures à la moyenne et réduit pour les véhicules produisant des émissions inférieures à la moyenne.

² Le Conseil fédéral peut introduire les tarifs de manière échelonnée et les moduler par catégorie de véhicules. Il peut adapter au renchérissement le taux maximal de la redevance prévue au 1^{er} alinéa dès le 1^{er} janvier 2005.

³ Pour l'introduction de la redevance et l'adaptation des tarifs, le Conseil fédéral tient compte:

- a. des calculs relatifs aux coûts d'infrastructure non couverts ainsi que des coûts et avantages externes du trafic des poids lourds;
- b. de la compatibilité économique des tarifs de la redevance;
- c. des effets en matière d'aménagement du territoire et des conséquences sur l'approvisionnement des régions que les chemins de fer ne desservent pas, ou desservent insuffisamment;
- d. du fait que la redevance contribue à accroître la compétitivité du chemin de fer;
- e. des effets de la redevance quant aux reports éventuels de trafic sur les axes routiers des pays limitrophes.

Art. 9 Taxation forfaitaire à titre exceptionnel

¹ Lorsque le calcul de la redevance sur la base des prestations s'avère impossible ou lorsqu'il entraînerait des frais disproportionnés, il est possible de percevoir, à titre exceptionnel, des redevances forfaitaires. Il ne doit en résulter ni diminution du produit de la redevance, ni distorsions de la concurrence.

² Le Conseil fédéral règle les critères et les modalités de la taxation forfaitaire.

Section 4: Perception de la redevance**Art. 10** Exécution

¹ Le Conseil fédéral règle l'exécution.

² Il peut requérir l'aide des cantons et d'organismes privés.

Art. 11 Etablissement du kilométrage

¹ L'assujetti est tenu de collaborer à l'établissement du kilométrage.

² Le Conseil fédéral peut prescrire le montage d'appareils ou le recours à d'autres instruments permettant une saisie infaillible du kilométrage. Dans la mesure du

104

possible, les appareils installés doivent être compatibles avec les équipements prescrits par l'UE.

³ En l'absence d'indications fiables ou de pièces comptables, les assujettis peuvent être taxés d'office.

Art. 12 Naissance et extinction de l'obligation fiscale

¹ L'obligation fiscale relative aux véhicules suisses naît le jour de l'admission du véhicule à la circulation. Elle s'éteint le jour où les plaques d'immatriculation sont restituées ou le permis de circulation annulé.

² L'obligation fiscale relative aux véhicules étrangers naît lors de leur entrée sur le territoire suisse et s'éteint au plus tard lors de leur sortie. La créance fiscale devient exigible au plus tard au moment de la sortie de Suisse.

Art. 13 Période fiscale

La redevance est perçue au moins une fois par année.

Art. 14 Dispositions particulières relatives à la procédure

¹ Le Conseil fédéral peut prévoir le paiement anticipé, la fourniture de sûretés ou de garanties ainsi que des procédures simplifiées.

² Les articles 123 et 124 de la loi fédérale sur les douanes¹⁾ concernant le dépôt de sûretés sont applicables par analogie.

³ Les décisions entrées en force concernant la créance fiscale sont assimilées à des jugements exécutoires au sens des articles 80 ss de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite²⁾.

Art. 15 Prescription

¹ La créance fiscale se prescrit par cinq ans à compter de la fin de l'année civile où elle est devenue exigible. Les durées de prescription plus longues du droit pénal sont réservées.

² Le droit au remboursement se prescrit par cinq ans à compter du paiement indu de la créance.

³ La prescription est interrompue par toute mise en demeure ou rectification émanant de l'autorité compétente; elle est suspendue tant que l'assujetti ne peut pas être poursuivi en Suisse.

⁴ Dans tous les cas, la créance fiscale s'éteint après quinze ans.

¹⁾ RS 631.0

²⁾ RS 281.1; RO 1995 1227

Art. 16 Entraide judiciaire et obligation de notifier

¹ Les autorités chargées de l'exécution de la présente loi se prêtent assistance dans l'accomplissement de leur tâche; elles se communiquent les informations requises et s'accordent mutuellement, sur demande, l'accès aux documents officiels.

² Les autorités de police et de taxation de la Confédération, des cantons et des communes communiquent sur demande toutes les informations nécessaires aux autorités chargées d'exécuter la présente loi.

³ Les organes administratifs de la Confédération et des cantons qui, au cours de leurs activités usuelles, constatent une infraction ou en sont informés sont tenus de la dénoncer à l'autorité de taxation.

⁴ L'assistance judiciaire entre les autorités fédérales et cantonales se fonde sur l'article 30 de la loi fédérale sur le droit pénal administratif¹⁾.

Art. 17 Remise de la redevance

¹ L'autorité de taxation peut dispenser totalement ou partiellement l'assujetti en situation de détresse du paiement des montants dus lorsque le paiement de l'impôt ou de l'intérêt entraînerait une rigueur excessive.

² La demande de remise, dûment motivée, doit parvenir à l'autorité compétente un an au plus à compter de la décision de taxation. La décision de cette autorité peut faire l'objet d'un recours auprès de la Direction générale des douanes.

Art. 18 Statistique

Les données relatives au kilométrage peuvent être utilisées à des fins statistiques dans le respect de la protection des données.

Section 5: Utilisation du produit de la redevance

Art. 19

¹ Un tiers du produit net est destiné aux cantons au titre d'une dépense liée, tandis que les deux autres tiers restent acquis à la Confédération.

² La part de la Confédération au produit net est destinée en premier lieu au financement des grands projets ferroviaires, au sens de l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution, ainsi qu'à la couverture des coûts non couverts du trafic routier qu'elle supporte.

³ Les cantons utilisent en priorité leur part au produit net pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts du trafic routier.

¹⁾ RS 313.0

⁴ Lors de la répartition des contributions entre les cantons conformément au 1^{er} alinéa, il sera tenu compte des répercussions les plus lourdes de la redevance sur les régions de montagnes et les régions périphériques. La répartition s'opère pour le reste en fonction des critères suivants:

- a. la longueur du réseau des routes ouvertes au trafic motorisé;
- b. les charges des cantons dans le domaine des routes;
- c. la population des cantons;
- d. l'imposition des véhicules à moteur.

Section 6: Dispositions pénales et voies de droit

Art. 20 Fraude ou mise en péril de la redevance

¹ Celui qui, intentionnellement, soustrait ou met en péril la redevance, se procure ou procure à un tiers un avantage illicite, compromet la procédure de taxation légale, obtient indûment un avantage ou un remboursement ou communique des informations erronées lors d'une demande de remboursement sera puni d'une amende allant jusqu'à cinq fois le montant de la redevance soustraite ou mise en péril ou de l'avantage illicitement obtenu. En cas de négligence, l'amende va jusqu'à trois fois le montant de la redevance soustraite ou mise en péril ou de l'avantage illicite. Les articles 14 à 16 du droit pénal administratif¹⁾ sont réservés. L'amende se monte à 100 francs au moins.

² Si le montant soustrait ou mis en péril ne peut pas être établi avec certitude, il sera procédé à une estimation d'office.

³ La tentative et la complicité sont punissables.

⁴ Si un acte constitue à la fois une mise en péril ou une soustraction de la redevance et une infraction à d'autres dispositions fédérales régissant des redevances poursuivies par l'Administration des douanes ou une infraction douanière, c'est la peine applicable à l'infraction la plus grave qui est prononcée; celle-ci sera aggravée proportionnellement.

Art. 21 Autres infractions

Les articles 14 à 17 du droit pénal administratif¹⁾ sont également applicables dans le cas de la procédure cantonale.

Art. 22 Poursuite pénale

¹ La poursuite et le jugement d'infractions impliquant des véhicules suisses incombent aux autorités cantonales.

² L'Administration fédérale des douanes poursuit et juge les infractions impliquant des véhicules étrangers conformément à la loi fédérale sur le droit pénal administratif¹⁾.

Art. 23 Voies de droit

¹ Dans la mesure où l'exécution incombe aux cantons, la décision de la première instance cantonale peut faire l'objet d'un recours auprès de la Direction générale des douanes dans un délai de 30 jours.

² Dans la mesure où l'exécution incombe aux autorités douanières, la décision du Bureau des douanes peut faire l'objet d'un recours auprès de la Direction générale des douanes dans un délai de 30 jours.

³ La décision de la Direction générale des douanes peut faire l'objet d'un recours auprès de la Commission fédérale de recours en matière de douanes.

⁴ Au demeurant, la procédure de recours se fonde sur les dispositions générales régissant l'organisation judiciaire fédérale, en particulier sur la loi fédérale relative à la procédure administrative²⁾ et sur la loi fédérale d'organisation judiciaire³⁾.

Section 7: Dispositions finales

Art. 24 Abrogation du droit en vigueur

¹ La redevance prévue à l'article 21 des dispositions transitoires de la constitution est supprimée conformément au 8^e alinéa de cette disposition.

² L'entrée en vigueur de la loi entraîne l'abrogation de l'ordonnance du 26 octobre 1994⁴⁾ relative à la redevance sur le trafic des poids lourds.

Art. 25 Disposition transitoire

Jusqu'à l'entrée en vigueur d'une base constitutionnelle relative à l'utilisation prévue à l'article 19, 2^e alinéa, du produit de la redevance, cette utilisation est régie par l'article 36^{quater} de la constitution.

Art. 26 Référendum et entrée en vigueur

¹ La présente loi est sujette au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

N38821

¹⁾ RS 313.0

²⁾ RS 172.021

³⁾ RS 173.110

⁴⁾ RO 1994 2509, 1995 4425

**Legge federale
concernente una tassa sul traffico pesante
commisurata alle prestazioni
(Legge sul traffico pesante, LTTP)**

del 19 dicembre 1997

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visti gli articoli 24^{septies}, 36^{quater}, 36^{sexies} della Costituzione federale e l'articolo 23 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale¹⁾;
visto il messaggio del Consiglio federale dell'11 settembre 1996²⁾,

decreta:

Sezione 1: Scopo e campo d'applicazione

Art. 1 Scopo

¹ La tassa sul traffico pesante (tassa) commisurata alle prestazioni deve far sì che, a lungo termine, il traffico pesante copra i costi d'infrastruttura ad esso imputabili e quelli a carico della collettività, in quanto esso non compensi già tali costi con altre prestazioni o tasse.

² La tassa contribuisce inoltre a:

- a. migliorare le condizioni quadro della ferrovia sul mercato dei trasporti;
- b. incrementare il trasporto delle merci per ferrovia.

Art. 2 Campo d'applicazione

La tassa è riscossa per l'utilizzazione delle strade pubbliche.

Sezione 2: Obbligo fiscale

Art. 3 Oggetto

La tassa è riscossa sui veicoli pesanti a motore e i rimorchi immatricolati in Svizzera e all'estero (svizzeri ed esteri), destinati al trasporto di beni o di persone.

¹⁾ Secondo il tenore del decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti di infrastruttura dei trasporti pubblici (FF 1996 IV 687), non ancora approvato dalle Camere federali.

²⁾ FF 1996 V 407

(96.077)

Art. 4 Eccezioni ed esenzioni

¹ Il Consiglio federale può esentare totalmente o parzialmente dalla tassa determinate categorie di veicoli o i veicoli con scopi d'impiego particolari, oppure può adottare un disciplinamento speciale. Ciò facendo deve tuttavia osservare il principio dell'imputazione adeguata dei costi non coperti (principio di causalità). I veicoli svizzeri ed esteri devono quindi essere parificati.

² I veicoli adibiti al trasporto di persone sono sottoposti a tassa forfettaria. La tassa annua non supera 5000 franchi. Il Consiglio federale può graduarla secondo le categorie di veicoli.

Art. 5 Persone assoggettate al pagamento della tassa

¹ È assoggettato al pagamento della tassa il detentore; nel caso di veicoli esteri è assoggettato anche il conducente.

² Il Consiglio federale può dichiarare altre persone solidalmente responsabili.

Sezione 3: Basi di calcolo della tassa

Art. 6 Principio

¹ La tassa è calcolata in base al peso totale massimo autorizzato del veicolo e ai chilometri percorsi.

² Nel caso di veicoli combinati, il peso totale massimo autorizzato dei veicoli trattori può essere utilizzato come base di calcolo della tassa.

³ La tassa può inoltre essere riscossa in funzione delle emissioni o del consumo.

Art. 7 Copertura dei costi

¹ I proventi della tassa non devono superare i costi d'infrastruttura non coperti e i costi a carico della collettività.

² I costi a carico della collettività comprendono il saldo dei costi esterni e degli utili di prestazioni in favore dell'economia generale dovuti al traffico pesante.

³ Il calcolo dei costi esterni e degli utili del traffico pesante è periodicamente aggiornato. Deve corrispondere al livello attuale delle conoscenze scientifiche.

Art. 8 Tariffa

¹ Il Consiglio federale fissa la tariffa della tassa come segue:

- a. la tariffa ammonta almeno a 0,6 centesimi e non deve superare i 2,5 centesimi per chilometro percorso e tonnellata di peso totale massimo autorizzato;
- b. in caso di aumento del peso totale massimo autorizzato a 40 tonnellate, la tariffa massima è di 3 centesimi. Il Consiglio federale può aumentare di un quinto al massimo la tariffa applicabile ai veicoli di peso totale autorizzato superiore a 28 tonnellate;

c. se la tassa è riscossa in funzione delle emissioni nel senso dell'articolo 6 capoverso 3, la tariffa va intesa quale valore medio; trattandosi di veicoli con emissioni superiori o inferiori alla media, la tariffa può essere aumentata o diminuita.

² Il Consiglio federale può introdurre la tassa gradatamente e differenziarla secondo le categorie di veicoli. A decorrere dal 1° gennaio 2005, può adeguare la tassa di cui al capoverso 1 al rincaro.

³ All'introduzione della tassa e ad ogni aumento della tariffa il Consiglio federale:

- a. tiene conto dei calcoli dei costi d'infrastruttura non coperti nonché dei costi esterni e degli utili del traffico pesante;
- b. tiene conto dell'onere dell'economia;
- c. tiene conto degli effetti in materia di pianificazione del territorio e delle ripercussioni sull'approvvigionamento nelle regioni non servite dalla ferrovia o servite insufficientemente;
- d. vigila affinché la tassa persegua la concorrenzialità della ferrovia;
- e. considera le ripercussioni della tassa per quanto concerne l'eventuale traffico di aggiramento sulle strade estere confinanti.

Art. 9 Tassa forfettaria come eccezione

¹ Se non è possibile calcolare la tassa commisurata alle prestazioni o se il calcolo richiede oneri sproporzionati, in casi motivati è possibile riscuotere tasse forfettarie. I proventi della tassa non possono essere ridotti e non devono insorgere distorsioni alla concorrenza.

² Il Consiglio federale disciplina i dettagli sulle condizioni e il calcolo della tassa forfettaria.

Sezione 4: Riscossione della tassa

Art. 10 Esecuzione

¹ Il Consiglio federale disciplina l'esecuzione.

² Esso può avvalersi della collaborazione dei Cantoni e di organizzazioni private.

Art. 11 Determinazione della prestazione chilometrica assoggettata alla tassa

¹ La persona assoggettata alla tassa deve collaborare alla determinazione della prestazione chilometrica.

² Il Consiglio federale può prescrivere l'installazione di dispositivi speciali o altri mezzi ausiliari, a prova di manipolazione, per la rilevazione della prestazione chilometrica. Per quanto possibile, tali dispositivi devono essere intercambiabili con i dispositivi prescelti nell'UE.

108

³ In mancanza di indicazioni idonee o di documenti, la tassa può essere imposta d'ufficio.

Art. 12 Inizio e fine dell'obbligo fiscale

¹ Per i veicoli svizzeri, l'obbligo fiscale inizia il giorno dell'immatricolazione ufficiale del veicolo e termina il giorno della restituzione delle targhe di controllo o dell'annullamento della licenza di circolazione.

² Per i veicoli esteri, l'obbligo fiscale inizia con l'entrata nel territorio svizzero e termina al più tardi con l'uscita. Il credito fiscale sorge al più tardi al momento dell'uscita dalla Svizzera.

Art. 13 Periodo fiscale

La tassa è riscossa almeno una volta all'anno.

Art. 14 Disposizioni procedurali particolari

¹ Il Consiglio federale può prevedere pagamenti anticipati, prestazioni di garanzia, provvedimenti cautelativi e procedure semplificate.

² Gli articoli 123 e 124 della legge sulle dogane¹⁾ concernenti le misure di garanzia, sono applicabili per analogia.

³ Le decisioni passate in giudicato relative al credito fiscale sono parificate alle sentenze esecutive di cui all'articolo 80 segg. della legge federale sull'esecuzione e sul fallimento²⁾.

Art. 15 Prescrizione

¹ Il credito fiscale si prescrive in cinque anni a decorrere dalla fine dell'anno civile in cui è diventato esigibile. Sono fatti salvi periodi di prescrizione più lunghi previsti dal diritto penale.

² Il rimborso si prescrive in cinque anni dal pagamento dell'indebitato.

³ La prescrizione è interrotta da qualsiasi atto d'esazione o rettifica da parte dell'autorità competente; è sospesa fintanto che la persona assoggettata al pagamento della tassa non può essere escussa in Svizzera.

⁴ In ogni caso, il credito fiscale si prescrive in quindici anni.

Art. 16 Assistenza amministrativa e obbligo di denuncia

¹ Le autorità incaricate dell'esecuzione della presente legge collaborano nell'adempimento dei rispettivi compiti; si trasmettono reciprocamente le necessarie informazioni e si accordano, su richiesta, l'accesso reciproco agli atti amministrativi.

¹⁾ RS 631.0

²⁾ RS 281.1; RU 1995 1227

² Le autorità di polizia e le autorità fiscali della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni trasmettono, su richiesta, tutte le informazioni necessarie alle autorità incaricate dell'esecuzione della presente legge.

³ Gli organi amministrativi della Confederazione e dei Cantoni che nell'adempimento della loro attività di servizio constatano un'infrazione o ne vengono a conoscenza, sono tenuti a denunciarla alle autorità competenti per la tassazione.

⁴ L'assistenza amministrativa in materia penale tra le autorità federali e cantonali si fonda sull'articolo 30 della legge federale sul diritto penale amministrativo¹⁾.

Art. 17 Condono della tassa

¹ L'autorità competente per la tassazione può condonare integralmente o parzialmente la tassa alla persona assoggettata per la quale, a causa di una situazione di bisogno, il pagamento dell'importo o di un interesse costituisce un onere troppo grave.

² La domanda di condono, motivata per scritto, deve essere inoltrata all'autorità competente entro un anno dalla determinazione della tassa. La decisione di tale autorità può essere impugnata presso la Direzione generale delle dogane.

Art. 18 Statistica

I dati relativi alle prestazioni chilometriche possono essere utilizzati a fini statistici nel rispetto della protezione dei dati.

Sezione 5: Impiego della tassa

Art. 19

¹ Un terzo dei proventi netti è assegnato ai Cantoni come spesa vincolata e due terzi restano alla Confederazione.

² La Confederazione impiega la sua quota innanzitutto per finanziare i grandi progetti ferroviari di cui all'articolo 23 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale e per compensare i costi non coperti del traffico stradale da essa sopportati.

³ I Cantoni impiegano la loro quota innanzitutto per compensare i costi non coperti del traffico stradale da essi sopportati.

⁴ La ripartizione della parte dei Cantoni secondo il capoverso 1 considera le ripercussioni particolari della tassa nelle regioni di montagna e sulle regioni periferiche. Per il rimanente, la ripartizione dei contributi ai Cantoni è calcolata in base a:

¹⁾ RS 313.0

- a. la lunghezza della rete stradale aperta ai veicoli a motore;
- b. l'onere stradale dei Cantoni;
- c. la popolazione cantonale;
- d. l'imposizione fiscale dei veicoli a motore.

Sezione 6: Disposizioni penali e rimedi giuridici

Art. 20 Messa in pericolo o sottrazione della tassa

¹ Chiunque intenzionalmente sottragga o metta in pericolo la tassa, procuri a sé o ad altri un indebito profitto o comprometta la procedura di tassazione legale, ottenga indebitamente una riduzione o un rimborso oppure fornisca dati inesatti in una domanda di rimborso, è punito con la multa fino al quintuplo della tassa sottratta o messa in pericolo o dell'indebito profitto. In caso di negligenza, la multa può raggiungere il triplo della tassa sottratta o messa in pericolo o dell'indebito profitto. Sono fatti salvi gli articoli 14-16 della legge federale sul diritto penale amministrativo¹⁾. La multa minima ammonta a 100 franchi.

² Se non può essere calcolato esattamente, l'importo della tassa messa in pericolo o sottratta è stimato.

³ Il tentativo e la complicità sono punibili.

⁴ Se un'azione costituisce contemporaneamente una sottrazione o messa in pericolo della tassa e un'infrazione ad altre disposizioni federali sulle tasse perseguibile da parte dell'Amministrazione federale delle dogane oppure un'infrazione doganale, si applica la pena corrispondente all'infrazione più grave; la pena può essere adeguatamente aumentata.

Art. 21 Altri reati

Gli articoli 14-17 della legge federale sul diritto penale amministrativo¹⁾ sono applicabili anche nelle procedure cantonali.

Art. 22 Perseguimento penale

¹ Il perseguimento penale e il giudizio delle infrazioni che concernono i veicoli svizzeri spetta ai Cantoni.

² L'Amministrazione federale delle dogane persegue e giudica le infrazioni commesse da veicoli esteri conformemente alla legge federale sul diritto penale amministrativo¹⁾.

¹⁾ RS 313.0

Art. 23 Rimedi giuridici

¹ Per quanto l'esecuzione spetti ai Cantoni, le decisioni della prima istanza cantonale possono essere impugnate entro 30 giorni dinanzi alla Direzione generale delle dogane.

² Per quanto l'esecuzione spetti alle autorità doganali, le decisioni dell'ufficio doganale possono essere impugnate entro 30 giorni dinanzi alla Direzione generale delle dogane.

³ Contro la decisione della Direzione generale delle dogane può essere interposto ricorso alla Commissione federale di ricorso doganale.

⁴ Per il resto, la procedura di ricorso si fonda sulle disposizioni relative all'organizzazione giudiziaria della Confederazione, in particolare sulla legge federale sulla procedura amministrativa¹⁾ e sulla legge federale sull'organizzazione giudiziaria²⁾.

Sezione 7: Disposizioni finali

Art. 24 Diritto previgente: abrogazione

¹ La tassa di cui all'articolo 21 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale è abrogata in base al capoverso 8 di tale articolo.

² Con l'entrata in vigore della legge è abrogata l'ordinanza del 26 ottobre 1994³⁾ concernente la tassa sul traffico pesante.

Art. 25 Disposizione transitoria

Fino all'entrata in vigore di una base costituzionale per l'impiego della tassa ai sensi dell'articolo 19 capoverso 2, l'impiego dei proventi della tassa sul traffico pesante avviene in base all'articolo 36^{quater} della Costituzione federale.

Art. 26 Referendum ed entrata in vigore

¹ La presente legge sottostà al referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

8932

¹⁾ RS 172.021

²⁾ RS 173.110

³⁾ RS 741.71