

**Volksabstimmung  
vom 27. September  
1998**

Erläuterungen  
des Bundesrates

**1** Leistungsabhängige  
Schwerverkehrs-  
abgabe

**2** Kleinbauern-  
Initiative

**3** Initiative  
betreffend die AHV

# Worum geht es ?

1

**Erste Vorlage:  
Bundesgesetz über eine  
leistungsabhängige  
Schwerverkehrsabgabe**

2

**Zweite Vorlage:  
Volksinitiative  
"für preisgünstige  
Nahrungsmittel und  
ökologische  
Bauernhöfe"**

3

**Dritte Vorlage:  
Volksinitiative  
"für die 10. AHV-Revision  
ohne Erhöhung  
des Rentenalters"**

Der Lastwagenverkehr nimmt ständig zu; ohne Gegenmassnahmen würde er sich innerhalb von 20 Jahren nahezu verdoppeln. Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sollen die Gütertransporte vermehrt auf die Schiene verlagert und die ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs von jährlich mehr als einer Milliarde Franken den Verursachern angelastet werden. Dies ist umweltgerecht und erfüllt den 1994 angenommenen Verfassungsauftrag. Notwendig ist die LSVA auch im Hinblick auf die bilateralen Verträge mit der EU. Diese sind mit einer schrittweisen Erhöhung der Lastwagen-Gewichtslimite von 28 auf 40 Tonnen verbunden. Ohne die LSVA würde die Schweiz von 40-Tönnern überrollt und der Alpenschutz verunmöglicht.

**Erläuterungen 4 - 11**  
**Abstimmungstext 12 - 17**

Die Volksinitiative "für preisgünstige Nahrungsmittel und ökologische Bauernhöfe" (Kleinbauern-Initiative) will sämtliche Markteingriffe des Bundes im Agrarbereich unterbinden, den Bauernbetrieben dafür aber Direktzahlungen von maximal 50'000 Franken pro Jahr garantieren. Bundesrat und Parlament lehnen die Initiative ab, weil sie einseitig ist, notwendige Entwicklungen verbaut und Tausende von Arbeitsplätzen gefährdet.

**Erläuterungen 18 - 23**  
**Abstimmungstext 24 - 25**

Die Volksinitiative "für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters" will die schrittweise Erhöhung des Rentenalters der Frauen auf 64 Jahre rückgängig machen, bis die 11. AHV-Revision in Kraft getreten ist. Volk und Stände hatten diese Erhöhung 1995 anlässlich der Abstimmung über die 10. AHV-Revision beschlossen. Bundesrat und Parlament lehnen die Initiative ab, denn sie ist nur kurze Zeit wirksam, verschlechtert aber die Ausgangslage für künftige Reformen: Sie erschwert die finanzielle Konsolidierung der AHV und somit die Einführung eines zukunftsgerichteten flexiblen Rentenalters.

**Erläuterungen 26 - 31**  
**Abstimmungstext 28**

# Erste Vorlage

## Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

# 1

**Die Abstimmungsfrage lautet:**  
**Wollen Sie das Bundesgesetz vom**  
**19. Dezember 1997 über eine**  
**leistungsabhängige**  
**Schwerverkehrsabgabe annehmen?**

Der Nationalrat hat die Vorlage mit 120  
zu 46 Stimmen gutgeheissen,  
der Ständerat mit 22 zu 14 Stimmen.

# Das Wichtigste in Kürze

## ■ **Schwerverkehr auf die Schiene verlagern**

Unsere Verkehrspolitik zielt darauf ab, den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern, damit die Umwelt geschont und die Strassen entlastet werden. Der Weg dazu führt über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Sie ersetzt die heutige pauschale Abgabe, die auf die gefahrenen Kilometer keine Rücksicht nimmt. Mit der LSVA kann das starke Wachstum der Gütertransporte auf der Strasse gestoppt werden. Das ist nötig, um den vom Schweizervolk 1994 in die Verfassung aufgenommenen Alpenschutz zu realisieren.

## ■ **Position gegenüber der EU stärken**

Im Rahmen der bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union ist vorgesehen, die Gewichtslimite für Lastwagen bis zum Jahr 2005 schrittweise auf 40 Tonnen zu erhöhen. Das hat den Vorteil, dass für die gleiche Gütermenge weniger Lastwagenfahrten nötig sind. Bei einer ersatzlosen Ablösung der 28-Tonnen-Limite würde unser Strassenetz aber von schweren Lastwagen überflutet und der Güterverkehr auf der Schiene würde einbrechen. Mit der LSVA können wir uns wirksam schützen und unsere Position gegenüber der EU stärken. Ohne LSVA ist der Abschluss der bilateralen Verhandlungen innenpolitisch unrealistisch.

## ■ **Tragbar für Wirtschaft und Haushalte**

Die höhere Gewichtslimite für Lastwagen führt zu einer deutlichen Senkung der Transportkosten, da pro Fahrt mehr Güter geladen werden können. Die LSVA gleicht diesen Kostenvorteil ungefähr aus. Die Behauptungen, wonach die LSVA die Wirtschaft stark belastete, sind deshalb falsch. Ein durchschnittlicher Haushalt muss mit jährlichen Mehrkosten von 11 bis höchstens 55 Franken rechnen.

## ■ **Warum das Referendum?**

Ein Komitee im Umkreis des Nutzfahrzeugverbands Astag hat gegen das Gesetz das Referendum ergriffen. Es bestreitet den verkehrspolitischen Nutzen der LSVA, kritisiert die Höhe der Abgabe und befürchtet negative Folgen für die Wirtschaft.

## ■ **Überlegungen von Bundesrat und Parlament**

Die LSVA ist das wichtigste Element unserer Verkehrspolitik. Sie hilft, den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern, und ebnet den bilateralen Verträgen mit der EU den Weg. Alle Landesteile profitieren davon, dass der Ertrag der Abgabe in die Modernisierung der Bahn und den Strassenbau investiert wird. Damit werden auch Tausende von Arbeitsplätzen geschaffen.

# Schwerverkehrsabgabe: Konsequent nach dem Verursacherprinzip

# 1

**Wer Kosten verursacht, soll dafür auch aufkommen. Diesen Grundsatz setzt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) konsequent um: Wer viel fährt, bezahlt mehr, als wer wenig fährt. Schwere Lastwagen entrichten höhere Abgaben als leichte. Emissionsarme Fahrzeuge sind günstiger als solche mit höherem Schadstoffausstoss. Einen Drittel des Ertrags werden die ausländischen Transporteure beisteuern. Damit decken auch sie die von ihnen verursachten Kosten.**

## ■ Gerechtes System

In der Schweiz wird seit 1985 eine pauschale Schwerverkehrsabgabe in der Höhe von maximal 4'000 Franken pro Lastwagen und Jahr erhoben. Diese Abgabe ist:

- ungerecht, weil die gefahrenen Kilometer und damit die effektive Belastung von Strasse und Umwelt nicht berücksichtigt werden;
- zu niedrig, um eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu bewirken. Die LSVA berechnet sich hingegen nach Kilometern und Gesamtgewicht. Das ist wirksam und gerecht.

## ■ Flexibilität für den Bundesrat

Das Gesetz sieht einen Tarifrahmen von 0,6 bis 3 Rappen pro Kilometer und pro Tonne des Gesamtgewichtes vor. Dies erlaubt es dem Bundesrat, die Tarife der Entwicklung der ungedeckten Kosten im Schwerverkehr und den wirtschaftlichen Gegebenheiten anzupassen.

Er hat ausserdem verschiedene Möglichkeiten, die Tarife abzustufen:

- Für Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 28 Tonnen kann er einen um 20 Prozent tieferen Abgabesatz festlegen.
- Er kann die Schadstoff-Emissionen der Lastwagen berücksichtigen.
- Er kann bestimmte Fahrzeuge, zum Beispiel diejenigen der Landwirtschaft, ganz oder teilweise von der Abgabe befreien.

### ■ **Ausland zahlt mit**

Die Tagespauschale für ausländische Camionneure beträgt heute lediglich 25 Franken. Transitfahrten durch Frankreich und Österreich kosten bis zu zehnmal mehr. Die Folge sind zahlreiche Umwegfahrten von leeren oder halb leeren Lastwagen durch die Schweiz. Nach dem neuen Gesetz gilt das Verursacherprinzip auch für die ausländischen Camionneure. Entsprechend ihrer Transportleistung werden sie künftig rund einen Drittel an die LSVA beisteuern.

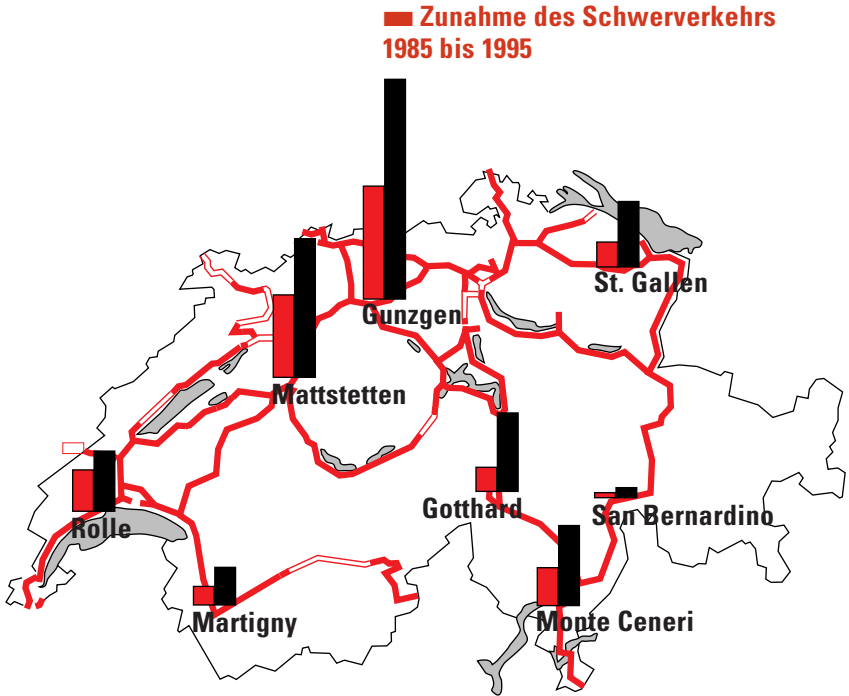
### ■ **Was geschieht mit den Einnahmen?**

Die LSVA wird jährliche Einnahmen bis zu 1,5 Milliarden Franken erbringen. Ein Drittel davon geht an die Kantone, die ihren Anteil vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen Kosten des Strassenverkehrs verwenden. Die Einnahmen des Bundes aus der LSVA sind vor allem für die Modernisierung der Schweizer Bahnen bestimmt (NEAT, Bahn 2000, TGV-Anschlüsse, Lärmschutz). Volk und Stände werden über die Verwendung des Bundesanteils noch zu befinden haben.

### ■ **Gestaffelte Einführung**

Die LSVA beträgt ab 2001 voraussichtlich 1,6 Rappen pro Tonnenkilometer. Die spätere Obergrenze beläuft sich aufgrund der mit der EU ausgehandelten Abgabe für eine Transitfahrt durch die Schweiz auf 2,7 Rappen. Der Bundesrat wird den Abgabesatz gestützt auf die gesetzlichen Kriterien und auf die verkehrspolitische Entwicklung festlegen.

1



■ 1000 Fahrzeuge / Tag  
85 95

3'000 Lastwagen passierten 1995 täglich den Gotthard, dreimal mehr als 1985. Ohne LSVA ginge dieses Wachstum ungebremst weiter, auch an andern Stellen des Strassennetzes: Der Lastwagenverkehr würde sich in der ganzen Schweiz innerhalb von 20 Jahren beinahe verdoppeln. Mit der LSVA können wir diese Entwicklung stoppen und den Alpenschutz umsetzen. Das ermöglicht auch den Abschluss der bilateralen Verhandlungen mit der EU.



# Das Referendumskomitee <sup>9</sup> macht geltend:

## "Nein zur neuen LSVA-Steuer!

### ■ 30'000 Arbeitsplätze gefährdet

Die LSVA-Steuer erhöht die Transportkosten um rund 30 Prozent. Die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Wirtschaft wird dadurch geschwächt. Besonders in kleinen und mittleren Unternehmen sowie in Berg- und Randregionen sind Tausende von Arbeitsplätzen gefährdet. Die LSVA-Steuer belastet diejenigen, die jetzt schon ums Überleben kämpfen.

### ■ 500 Franken jährliche Belastung pro Haushalt

Mit der LSVA-Steuer werden alle auf der Strasse transportierten Güter teurer. Die LSVA-Steuer soll dem Bund jährliche Einnahmen von 1,8 Milliarden Franken bringen. Davon werden höchstens 15 Prozent vom ausländischen Verkehr bezahlt. An Schweizerinnen und Schweizern bleiben 1,5 Milliarden Franken hängen. Bei drei Millionen Haushalten entspricht dies einer jährlichen Belastung von 500 Franken pro Haushalt.

### ■ Keine Verlagerung auf die Bahn

Die LSVA-Steuer bringt den Verkehr nicht auf die Bahn. Für viele Güter gibt es keine Alternative zur Strasse. Sonst müssten ja jeder Bauernhof, jeder Betrieb und jedes Wohnhaus einen Bahnanschluss haben.

### ■ Nicht umweltfreundlich

Der Umwelt bringt die LSVA-Steuer leider nichts. Gerade kontraproduktiv ist, wenn Güter statt mit Lastwagen mit kleineren Fahrzeugen transportiert werden, das heisst mit Lieferwagen. Diese bezahlen nämlich keine LSVA-Steuer und dürfen im Gegensatz zum Lastwagen auch nachts und am Sonntag fahren.

### ■ Nicht europaverträglich

Die LSVA-Steuer ist ein Schweizer Alleingang. Sie wird von unseren Nachbarstaaten nicht akzeptiert. Kein Wunder: In keinem andern Land gibt es eine derartige Verkehrssteuer.

### ■ Verfassungswidrig

1994 haben Schweizerinnen und Schweizer einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zugestimmt, deren Ertrag zur Deckung der Strassenkosten zu verwenden ist. Die jetzige LSVA-Steuer schießt über die Kostendeckung weit hinaus und verletzt die in der Bundesverfassung verankerte Zweckbindung."

**Überparteiliches Komitee gegen die LSVA-Steuer**

# Stellungnahme des Bundesrates

1

**Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bildet die Basis für ein modernes, gerechtes und umweltverträgliches Verkehrssystem. Sie schafft neue Arbeitsplätze und ermöglicht den Abschluss der bilateralen Verhandlungen mit der EU. Der Bundesrat befürwortet das Gesetz insbesondere aus folgenden Gründen:**

## ■ **Umweltverträgliche Verkehrspolitik**

Die Stimmberechtigten haben sich mehrmals für einen umweltverträglichen Verkehr ausgesprochen. Dies bedingt insbesondere die Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene. Die LSVA ist das Rückgrat dieser Politik. Zusammen mit der Bahnreform und der Modernisierung des Schienennetzes (Bahn 2000, NEAT) stärkt sie die Stellung der Bahnen und ermöglicht es ihnen, zusätzlichen Güterverkehr zu übernehmen.

## ■ **Schutz vor Lastwagen-Lawine**

Die Verlagerung von Schwerverkehr auf die Schiene ist umso wichtiger, als die bilateralen Verträge mit der EU die Erhöhung der Lastwagen-Gewichtslimite von 28 auf 40 Tonnen voraussetzen. Ohne die LSVA müsste das schweizerische Strassennetz im Jahr 2015 doppelt so viel Schwerverkehr schlucken wie heute. Im alpenquerenden Transitverkehr wäre gar eine Vervielfachung des Schwerverkehrs zu befürchten. Die LSVA verhindert diese Entwicklung und trägt wesentlich dazu bei, dass die Schweiz die bilateralen Verträge mit der EU unterzeichnen kann. In der EU selbst ist das Prinzip einer LSVA nicht bestritten.

### ■ Tragbare Belastung

Die LSVA muss für unsere Volkswirtschaft tragbar sein. Dies sieht das Gesetz ausdrücklich vor. Der höchste Tarif darf daher nur bei Zulassung der 40-Töner verlangt werden. Die Wirtschaft wird aber von der höheren Gewichtslimite wesentlich profitieren. Diese verbilligt die Strassentransporte laut einer Studie im Durchschnitt um rund 18 Prozent. Je nach Höhe der LSVA werden deshalb die Transporte insgesamt nur um 1 bis 5 Prozent teurer.

Daraus resultieren für die privaten Haushalte, die heute für Gütertransporte pro Jahr durchschnittlich rund 1'100 Franken aufwenden, jährliche Mehrkosten von 11 bis 55 Franken.

### ■ Das Referendumskomitee rechnet falsch

Die Behauptung des Referendumskomitees, die Mehrkosten für die Haushalte beliefen sich auf 500 Franken, ist falsch und irreführend. Die Gegner der LSVA gehen nicht nur von einer zu hohen Gesamtbelastung aus, sondern sie rechnen auch mit einem viel zu tiefen Ausländeranteil. Zudem streiten sie ab, dass dank der Erhöhung der Lastwagen-Gewichtslimite die Transportkosten deutlich sinken werden.

### ■ Besonderer Schutz der Berg- und Randgebiete

Den Berg- und Randgebieten können wegen der teilweise weniger guten Verkehrserschliessung aus der LSVA Nachteile erwachsen. Zum Ausgleich erhalten sie deshalb aus dem Ertrag der LSVA überproportionale Abgeltungen. Das lokale Gewerbe erhält zudem einen Schutz, weil sich lange Anfahrten mit Konkurrenzprodukten künftig weniger lohnen. Für Konsumgüter werden in der ganzen Schweiz wie bisher einheitliche Preise gelten.

### ■ Neue Arbeitsplätze

Entgegen den Behauptungen des Referendumskomitees müssen die Camionneure keinen Arbeitsplatzabbau befürchten. Denn namentlich die Transporte über mittlere und kurze Distanzen finden weiterhin auf der Strasse statt. Ohne LSVA hingegen wären bei den Bahnen rund 5'000 Arbeitsplätze bedroht. Da zudem der Ertrag der LSVA der Wirtschaft nicht entzogen wird, sondern in den Unterhalt und Ausbau von Schiene und Strasse fliesst, werden Tausende von neuen Arbeitsplätzen geschaffen.

**Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, das Gesetz über eine LSVA anzunehmen.**

# Abstimmungstext

## Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG)

vom 19. Dezember 1997

# 1 §

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf die Artikel 24<sup>septies</sup>, 36<sup>quater</sup>, 36<sup>sexies</sup> der Bundesverfassung und Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung<sup>1)</sup>, nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 11. September 1996<sup>2)</sup>, 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.

#### 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 Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin.

2 Der Bundesrat kann weitere Personen als solidarisch haftbar erklären.

1) In der Fassung des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (BBI 1996 IV 638); von den eidgenössischen Räten am 20. März 1998 verabschiedet (BBI 1998 1421)  
2) BBI 1996 V 521

### 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 Gesamtzugsgewicht 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;

# 1 §

- 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: Abgabenerhebung**

### **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 Zollgesetzes<sup>3)</sup> betreffend Sicherungsmassnahmen sind sinngemäss anwendbar.

3) SR 631.0

**3** Die rechtskräftigen Verfügungen der Abgabeforderung sind vollstreckbaren gerichtlichen Urteilen im Sinne der Artikel 80 ff. des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs **4**) 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.

**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 Verwaltungsstrafrechtsgesetzes **5**).

#### **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.

4) SR 281.1

5) SR 313.0

# 1 §

## 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.

## 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 Verwaltungsstrafrechtsgesetzes<sup>6)</sup>. Die Mindestbusse beträgt 100 Franken.

**2** Kann der gefährdete oder hinterzogene Abgabebetrag nicht genau ermittelt werden, so wird er geschätzt.

**3** Versuch und Helferschaft 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.

6) SR 313.0



**Art. 21** Andere strafbare Handlungen

Die Artikel 14–17 des Verwaltungsstrafrechtsgesetzes 7) 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 Verwaltungsstrafrechtsgesetz 8) 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.

4 Im übrigen richtet sich das Beschwerdeverfahren nach den Bestimmungen über die Bundesrechtspflege, insbesondere nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz 9) und dem Bundesrechtspflegegesetz 10).

**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 1994 11) 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<sup>quater</sup> der Bundesverfassung verwendet.

**Art. 26** Referendum und Inkrafttreten

1 Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

2 Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

7) SR 313.0

8) SR 313.0

9) SR 172.021

10) SR 173.110

11) AS 1994 2509, 1995 4425

## Zweite Vorlage

# Volksinitiative "für preisgünstige Nahrungsmittel und ökologische Bauernhöfe"

# 2

**Die Abstimmungsfrage lautet:**  
**Wollen Sie die Volksinitiative**  
**"für preisgünstige Nahrungsmittel und**  
**ökologische Bauernhöfe" annehmen?**

Der Nationalrat hat die Initiative mit 102 zu 50 Stimmen abgelehnt, der Ständerat mit 37 zu 0 Stimmen.

# Das Wichtigste in Kürze

## ■ **Tief greifende Reform der Landwirtschaft**

Die Agrarpolitik befindet sich im Umbruch. Vor zwei Jahren haben Volk und Stände einen zukunftsweisenden Verfassungsartikel deutlich angenommen. Zusammen mit dem neuen Landwirtschaftsgesetz ("Agrarpolitik 2002") ist er die Grundlage für eine Landwirtschaft, die nachhaltig und wettbewerbsfähig produziert und damit den Herausforderungen der Zukunft gewachsen ist. Diese tief greifende Reform wird mit der Volksinitiative "für preisgünstige Nahrungsmittel und ökologische Bauernhöfe" in Frage gestellt.

## ■ **Was will die Initiative?**

Die Initiative wurde bereits 1994, also vor der Abstimmung über den neuen Verfassungsartikel, von der "Vereinigung zum Schutz der kleinen und mittleren Bauern" (VKMB) mit 111'306 gültigen Unterschriften eingereicht. Das Initiativkomitee fordert mehr Ökologie, mehr Markt und eine andere Einkommenspolitik in der Landwirtschaft. Insbesondere sollen den Landwirtschaftsbetrieben Direktzahlungen von mindestens 3'000 Franken pro Hektare, höchstens jedoch 50'000 Franken pro Betrieb und Jahr verfassungsmässig garantiert werden. Um Anspruch auf diese Bundesbeiträge zu haben, müssten die Betriebe

bestimmte Leistungen im Umwelt- und Tierschutz erbringen.

# Besser als die Initiative: das Landwirtschaftsgesetz des Bundes

**Das neue Landwirtschaftsgesetz ("Agrarpolitik 2002"), das am 1. Januar 1999 in Kraft tritt, ist nach Meinung von Bundesrat und Parlament der Initiative vorzuziehen. Es fördert professionelle, entwicklungsfähige und effiziente Familienbetriebe. Gegenüber der heutigen Agrarpolitik bringt das Gesetz im Wesentlichen folgende Änderungen:**

# 2

■ Der Bund unterstützt die Landwirtschaft vor allem mittels Direktzahlungen und reduziert die finanziellen Mittel zur Marktstützung für inländische Produkte auf das unerlässliche Minimum.

Die Nahrungsmittelpreise gehen zurück.

■ Sämtliche Preis- und Absatzgarantien fallen weg.

■ Künftig bestimmen in der Landwirtschaft vermehrt Angebot und Nachfrage die Preise. Der Bund greift nicht mehr direkt ins Marktgeschehen ein.

■ Alle halbstaatlichen Organisationen, zum Beispiel Käseunion und Butyra, werden abgeschafft.

■ Bäuerinnen und Bauern, die in Zukunft vom Bund Direktzahlungen erhalten wollen, müssen strenge Auflagen beim Umwelt- und Tierschutz erfüllen. So müssen sie nachweisen, dass sie:

- ihre Tiere artgerecht halten;
- mindestens sieben Prozent der Flächen mit artenreichen Blumenwiesen, Krautstreifen oder ökologisch wertvollen Obstbäumen bepflanzen;
- nur so viel düngen, wie die Pflanzen aufnehmen können;
- ihre Pflanzenbehandlungsmittel gezielt und sparsam einsetzen.

■ Der Einsatz von Hormonen und Antibiotika in der Tierfütterung ist verboten.

# „**Das Initiativkomitee macht geltend:**“

**„JA zur Kleinbauern-Initiative - für echte Landwirtschaftsreformen!**

■ **Die Kleinbauern-Initiative führt die vor Jahren begonnene Landwirtschaftsreform zu Ende. Die Initiative löst jene Probleme, die das vom Parlament beschlossene neue Landwirtschaftsgesetz nicht behebt:**

— **Die Initiative beendet Markteingriffe des Staates** wie z.B. Exportsubventionen, damit in der Landwirtschaft wieder Angebot und Nachfrage gelten. Die Steuerzahler sollen nicht mehr eine Überproduktion finanzieren und höhere Konsumentenpreise bezahlen. Die Initiative korrigiert das Landwirtschaftsgesetz, das jährlich eine Milliarde Franken für Überschussverwertung bereitstellen will.

— **Die Initiative begrenzt die Direktzahlungen pro Betrieb** auf jährlich 50'000 Franken. Dafür werden auch kleine und mittlere Betriebe, vor allem im Berggebiet, in ihrem Existenzkampf unterstützt. Die Initiative verteilt die Direktzahlungen gerechter als das Landwirtschaftsgesetz, welches grossen Betrieben Beiträge von über 100'000 Franken pro Jahr zuschanzt.

— **Die Initiative erhöht den Schutz von Umwelt und Tieren.** Um Direktzahlungen zu erhalten, müssen die Bauern alle Nutztiere regelmässig ins Freie lassen. Im Pflanzenbau dürfen chemische Mittel nur noch zurückhaltend eingesetzt werden. Richtschnur ist der Biolandbau, der weiter verbreitet wird.

■ **Die Kleinbauern-Initiative sorgt für preisgünstige und gesunde Nahrungsmittel.** Konsumentinnen und Konsumenten profitieren bei Annahme der Initiative vom stärkeren Markteinfluss und von den grösseren ökologischen Leistungen der Bauern. Bauernfamilien erhalten unbürokratische, sozial gerechte und kontrollierbare Direktzahlungen für umwelt- und tierfreundliche Produktion. Qualitätsprodukte und Spezialitäten lassen sich im Inland und im nahen Ausland ohne Staatshilfe absetzen.

**Wir empfehlen ein Ja zur Kleinbauern-Initiative!  
Es ist ein Ja zu echten Landwirtschaftsreformen.“**

# Stellungnahme des Bundesrates

**Die neue Landwirtschaftspolitik des Bundes erfüllt die Hauptforderungen der Initiative bereits. Die von dieser verlangte staatliche Einkommensgarantie würde die Bäuerinnen und Bauern gegenüber den andern Berufsgruppen unverhältnismässig bevorzugen. Die Initiative gefährdet zudem in der Lebensmittelbranche zahlreiche Arbeitsplätze. Der Bundesrat lehnt das Volksbegehren insbesondere aus folgenden Gründen ab:**

# 2

## ■ Die Initiative ist überholt

Der zukunftsweisende Verfassungsartikel von 1996 und die ab Anfang 1999 geltende Agrargesetzgebung des Bundes decken die wesentlichen Forderungen der Initiative bereits ab. Der Kerngedanke dieser Reform besteht darin, die allgemeine staatliche Stützung der Preise durch zielgerichtete Direktzahlungen zu ersetzen, die an Umwelt- und Tierschutzleistungen der Bauernbetriebe geknüpft sind. Dies schafft mehr Raum für die Entwicklung der Markt-kräfte in der gesamten Ernährungswirtschaft und fördert die umwelt- und tiergerechte Produktion im Agrarsektor. Mit der Annahme der Initiative würde diese Zielrichtung, die einem breiten politischen Konsens entspricht, ohne Not wieder geändert.

## ■ Die Initiative schafft unbegründete Vorrechte

Angesichts der erschwerten Produktionsbedingungen in der Schweiz wäre die Landwirtschaft ohne finanzielle Hilfe des Staates in ihrer Existenz gefährdet. Die Direktzahlungen sind heute eine der wichtigsten Massnahmen zur Unterstützung der Bäuerinnen und Bauern.

Es ginge aber zu weit, einem einzelnen Berufsstand in der Bundesverfassung in Franken bezifferte, der Teuerung anzupassende Staatsbeiträge zu garantieren, wie dies die Initiative

verlangt. Eine solche Vorzugsbehandlung wäre unverhältnismässig.

### ■ Die Initiative vernichtet Arbeitsplätze

Die Marktstützungsbeiträge an unsere Landwirtschaft können zwar abgebaut werden. Man darf sie aber nicht vollständig und in kürzester Zeit abschaffen, wie die Initiative es will. Sonst zwänge man viele Bauernfamilien zur Betriebsaufgabe. Die Auswirkungen wären für alle ländlichen Gebiete schwerwiegend: Denn wo die Bauern keine Milch mehr produzieren, braucht es keine Käsereien mehr. Wo kein Käse mehr hergestellt wird, werden die entsprechenden Handels- und Transportunternehmen überflüssig. Dies wiederum hat Folgen im Baugewerbe und im Dienstleistungssektor. Die Initiative zerstört somit auch Arbeitsplätze ausserhalb der Landwirtschaft. Allein in der Milchverarbeitung gingen schätzungsweise 15'000 Arbeitsplätze verloren.

### ■ Die Initiative bremst notwendige Entwicklungen

Die Initiative legt bereits auf Verfassungsstufe die Bedingungen fest, unter denen Direktzahlungen entrichtet werden: Alle Betriebe erhielten – verfassungsmässig garantiert – den gleichen fixen Betrag von 3'000 Franken

pro Hektare, höchstens aber 50'000 Franken je Betrieb, was sinnvolle Strukturpassungen verhindern würde. Diese einseitige Ausrichtung der Direktzahlungen auf Betriebe mit weniger als 17 Hektaren Nutzfläche verträgt sich nicht mit dem Ziel der wirtschaftlichen Effizienz. Wie in der übrigen Wirtschaft ist Wachstum auch für viele Bauernbetriebe eine wichtige Voraussetzung, um im harten internationalen Konkurrenzkampf bestehen zu können.

### ■ Die Initiative isoliert die Landwirtschaft

Mit ihren Sonderregelungen würde die Initiative unsere Bauernfamilien von der Entwicklung in der übrigen Wirtschaft abkoppeln. Wo zur Existenzsicherung keine nennenswerte Leistung mehr erbracht werden muss, haben auch die übrigen Merkmale unternehmerischen Handelns wie Nutzung des technischen Fortschritts und berufliche Kompetenz geringe Bedeutung. Die Initiative würde leistungsfähige, professionelle Betriebe zur Aufgabe zwingen; an deren Stelle träte eine Vielzahl von Hobby- und Teilzeitbetrieben.

**Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, die Kleinbauern-Initiative abzulehnen.**

# Abstimmungstext

## Bundesbeschluss über die Volksinitiative "für preisgünstige Nahrungsmittel und ökologische Bauernhöfe"

vom 21. März 1997



Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Prüfung der am 17. Juni 1994 <sup>1)</sup> eingereichten Volksinitiative "für preisgünstige Nahrungsmittel und ökologische Bauernhöfe", nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 17. Juni 1996 <sup>2)</sup>, beschliesst:

### Art. 1

**1** Die Volksinitiative "für preisgünstige Nahrungsmittel und ökologische Bauernhöfe" vom 17. Juni 1994 ist gültig und wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

**2** Die Volksinitiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 31<sup>octies</sup>\*

**1** Der Schutzbereich der Gesetzgebung zur Erhaltung eines gesunden Bauernstandes gemäss Artikel 31<sup>bis</sup> Absatz 3 Buchstabe b ist auf bäuerliche Betriebe mit selbständigen Bäuerinnen und Bauern beschränkt. Diese respektieren bei ihrer Tätigkeit die natürlichen Kreisläufe und die gegenseitige Abhängigkeit von Mensch, Tier und Umwelt und produzieren dementsprechend naturnah und tierfreundlich.

**2** Bäuerliche Betriebe, welche diese Bedingungen erfüllen, haben zur Abgeltung ihrer ökologischen, tierschützerischen und gemeinwirtschaftlichen Leistungen Anspruch auf Direktzahlungen, soweit diese zur Erhaltung und Existenz der Betriebe und zur Erreichung angemessener Einkommen erforderlich sind.

**3** Als handelspolitische Schutzmassnahmen für landwirtschaftliche Erzeugnisse und für daraus hergestellte Waren sind ausschliesslich Direktzahlungen an bäuerliche Betriebe sowie Zölle ohne jegliche zusätzlichen Abgaben (Ausgleichsabgaben, Zollzuschläge, Tarazuschläge, Preiszuschläge, Abschöpfungen) zulässig. Die Zölle auf landwirtschaftlichen Erzeugnissen und auf daraus hergestellten Waren werden mit referendums-pflichtigem Bundesbeschluss festgelegt; andernfalls gelten höchstens die Zollansätze vom 1. Januar 1993.

**4** Als Anforderungen an Betriebe gemäss Absatz 1 gelten, sofern die Gesetzgebung nicht etwas Gleichwertiges vorschreibt, die Bestimmungen der anerkannten Organisationen des biologischen Landbaus oder von anerkannten Organisationen für andere ökologisch vergleichbare Landbaumethoden sowie die Bestimmungen über besonders tierfreundliche Produktionsformen, wie insbesondere die kontrollierte Freilandhaltung von Nutztieren.

**5** Die Direktzahlungen an Betriebe nach Absatz 2 betragen mindestens 3000 Franken pro Hektare, maximal jedoch 50 000 Franken pro Betrieb. Die Höchstgrenze kann nicht durch Betriebsteilung umgangen werden. Im Zweifelsfall ist

**1)** BBl 1995 I 389

**2)** BBl 1996 IV 580

\* Seit der Einreichung der Initiative im Jahr 1994 ist die Bundesverfassung mit einem Artikel 31<sup>octies</sup> ergänzt worden, da Volk und Stände am 9. Juni 1996 einem neuen Landwirtschaftsartikel zugestimmt haben. Im Falle einer Annahme der Initiative würde der Initiativtext demnach als neuer Artikel 31<sup>novies</sup> in die Bundesverfassung eingefügt.





der Zustand am 1. Januar 1993 massgebend. Auf dem Weg der Gesetzgebung können für Berggebiete höhere Direktzahlungen oder Beiträge an die Alpwirtschaft beschlossen werden.

Der Bundesrat setzt die Einkommens- und Vermögensgrenzen für die Bezüger von Direktzahlungen fest.

¶ Soweit die Gesetzgebung keine Regel für die periodische Anpassung dieser Beiträge an die Entwicklung des Geldwertes enthält, sind die Direktzahlungen jährlich entsprechend der Entwicklung des Landesindex der Lebenshaltungskosten seit dem 1. Januar 1993 anzupassen.

#### **Art. 2**

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen.

## Dritte Vorlage

# Volksinitiative "für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters"

# 3

**Die Abstimmungsfrage lautet:**  
**Wollen Sie die Volksinitiative**  
**"für die 10. AHV-Revision**  
**ohne Erhöhung des Rentenalters"**  
**annehmen?**

Der Nationalrat hat die Initiative  
mit 111 zu 69 Stimmen abgelehnt,  
der Ständerat mit 36 zu 5 Stimmen.

# Das Wichtigste in Kürze

## ■ Volk und Stände haben bereits entschieden

In der Volksabstimmung vom 25. Juni 1995 ist die 10. AHV-Revision mit grossem Mehr angenommen worden. Sie bringt spürbare Verbesserungen, vor allem für Frauen (eigene Renten auch für verheiratete Frauen, Erziehungs- und Betreuungsgutschriften, höhere Renten für Personen mit bescheidenem Einkommen). Diese Verbesserungen sind aber mit Mehrausgaben verbunden, die namentlich durch die Erhöhung des Rentenalters der Frauen auf 63 Jahre im Jahr 2001 und auf 64 im Jahr 2005 finanziert werden sollen. Auch dies haben Volk und Stände 1995 akzeptiert.

## ■ Was will die Initiative?

Schon im Vorfeld der Abstimmung über die 10. AHV-Revision reichten Gewerkschaftskreise mit 105'947 Unterschriften die Volksinitiative "für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters" ein. Sie wollten es den Stimmberechtigten ermöglichen, der 10. AHV-Revision zuzustimmen und später zur Frage des Rentenalters separat Stellung zu nehmen. Sie verlangen, dass die Erhöhung des Rentenalters der Frauen rückgängig gemacht wird. Die Initiative würde als Übergangslösung bis zum Inkrafttreten der 11. AHV-Revision

gelten.

# Abstimmungstext

## Bundesbeschluss über die Volksinitiative "für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters"

vom 19. Dezember 1997

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Prüfung der am 21. Juni 1995 eingereichten Volksinitiative "für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters"<sup>1)</sup>, nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 29. Januar 1997<sup>2)</sup>, beschliesst:



### Art. 1

1 Die Volksinitiative "für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters" ist gültig und wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

2 Sie lautet:

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

### Art. 23

1 Auf den Beginn des Jahres, welches der Annahme der Volksinitiative "für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters" durch Volk und Stände folgt, frühestens aber auf den 1. Januar 1997, tritt die Änderung vom 7. Oktober 1994 des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung (10. AHV-Revision) mit folgenden Änderungen in Kraft:

1. In den Artikeln 3 Absatz 1, 4 Absatz 2 Buchstabe b, 5 Absatz 3 Buchstabe b und 21 Absatz 1 Buchstabe b wird das 64. durch das 62. Altersjahr ersetzt.
2. Artikel 40 erhält folgende Fassung:
  - 1 Männer, welche die Voraussetzungen für den Anspruch auf eine ordentliche Altersrente erfüllen, können die Rente ein oder zwei Jahre vorbeziehen. Der Rentenanspruch entsteht am ersten Tag des Monats nach Vollendung des 64. oder 63. Altersjahres. Während der Dauer des Rentenvorbezuges werden keine Kinderrenten ausgerichtet.
  - 2 Die vorbezogene Altersrente sowie die Witwen- und Waisenrente werden gekürzt.
  - 3 Der Bundesrat legt den Kürzungssatz nach versicherungstechnischen Grundsätzen fest.
3. Ziffer II 1 Übergangsbestimmungen zur Änderung des AHVG, Buchstabe d wird wie folgt geändert:
  - d. Einführung des Rentenvorbezugs
    - 1 Streichen
    - 2 Der Rentenvorbezug wird eingeführt:
      - a. unverändert
      - b. vier Jahre nach Inkrafttreten nach Vollendung des 63. Altersjahres für Männer.
      - 3 Streichen

2 Die Volksinitiative "für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters" bleibt bis zum Inkrafttreten der 11. AHV-Revision in Kraft.

### Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen.

1) BBl 1994 V 399

2) BBl 1997 II 653

# Das Initiativkomitee macht geltend:

## "AHV-Rente statt Arbeitslosengeld

### ■ Die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer will ein tieferes Rentenalter

Das zeigen alle Meinungsumfragen der letzten Zeit. Pläne gewisser Politikerinnen und Politiker, das Rentenalter auf 65 oder gar 67 Jahre für beide Geschlechter heraufzusetzen, widersprechen den Wünschen und Bedürfnissen der Menschen. **Ein Ja zur Rentenalter-Initiative der Gewerkschaften verhindert ein Heraufsetzen des AHV-Alters**; die bisherige Regelung bleibt bestehen, bis mit der 11. AHV-Revision ein flexibles Rentenalter eingeführt wird.

### ■ 62 Jahre sind genug

Denn der Stress in der Arbeitswelt hat in den letzten Jahren ständig zugenommen. Überstunden sind an der Tagesordnung. Besonders gross ist die Belastung für Frauen, die neben ihrem Beruf noch Haushalts-, Erziehungs- und Betreuungsaufgaben wahrnehmen müssen. Es ist der falsche Weg, angesichts dieser Belastungen das Rentenalter heraufzusetzen. **Ein Ja zur Rentenalter-Initiative ist der erste Schritt zu einem flexiblen Rentenalter nach den Bedürfnissen der Menschen.**

### ■ Ein Heraufsetzen des Rentenalters bringt noch mehr Arbeitslose

Über 200'000 Männer und Frauen suchen in diesem Land eine Stelle – Arbeitslose, Ausgesteuerte, Menschen in Arbeits- und Beschäftigungsprogrammen. Besonders tragisch ist

die Situation für junge Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in die Arbeitswelt eintreten wollen und keine Stelle finden. Wenn alte Menschen 2 Jahre länger arbeiten müssen, fehlen noch mehr Arbeitsplätze. Die Heraufsetzung des Rentenalters hätte 35'000 zusätzliche Arbeitslose zur Folge – eine Steigerung der Arbeitslosenquote um über 20 Prozent. **Ein Ja zur Rentenalter-Initiative ist ein Beitrag im Kampf gegen Arbeitslosigkeit.**

### ■ Ein höheres Rentenalter ist realitätsfremd

Wer das AHV-Alter heraufsetzen will, verschliesst die Augen vor der Realität in der Wirtschaft. In vielen Betrieben gehören Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bereits ab 55 Jahren zum alten Eisen. 'Soziale' Unternehmen schicken sie in die Frühpension, viele andere stellen sie einfach auf die Strasse. Eine neue Stelle zu finden, ist für sie fast unmöglich.

**Ein Ja zur Rentenalter-Initiative berücksichtigt die Realität in den Betrieben.**

### ■ Ein höheres Rentenalter kostet viel Geld

Wenn das AHV-Alter heraufgesetzt würde, brächte das immense Mehrausgaben bei der Arbeitslosenversicherung. Aber auch auf die Invalidenversicherung kämen Mehrkosten zu, und für die Gemeinden würden die Ausgaben für die Sozialhilfe noch mehr steigen.

**Ein Ja zur Rentenalter-Initiative verhindert deshalb unnötige Mehrausgaben bei den Sozialversicherungen."**

# Stellungnahme des Bundesrates

**Die Initiative will die im Rahmen der 10. AHV-Revision beschlossene schrittweise Erhöhung des Rentenalters der Frauen rückgängig machen. Damit würde diese Reform nachträglich aus dem Gleichgewicht geraten, was angesichts der anstehenden finanziellen Sicherung der AHV unverantwortlich wäre. Die Initiative ist bloss eine Übergangsregelung bis zur 11. AHV-Revision und zeigt keine langfristigen, zukunftsorientierten Lösungen auf. Der Bundesrat hingegen will mit der 11. AHV-Revision ein bedürfnisgerechtes, finanzierbares und flexibles Rentenalter für Mann und Frau verwirklichen. Er lehnt die Initiative insbesondere aus folgenden Gründen ab:**

# 3

## ■ Zementierung des Status quo

Aus finanziellen Überlegungen sind die zahlreichen Verbesserungen der 10. AHV-Revision mit der schrittweisen Erhöhung des Frauenrentenalters gekoppelt worden. Dies wurde von Volk und Ständen bestätigt. Es ist fragwürdig, auf diesen Teil der Revision zurückzukommen. Mit der Zementierung des heute noch geltenden Rentenalters (62 Jahre für Frauen, 65 für Männer) verengt sich der Spielraum für die Verwirklichung eines für beide Geschlechter gleichen, flexiblen und finanzierbaren Rentenalters in der 11. AHV-Revision.

## ■ Flexibles Rentenalter ist gefragt

Die Praxis und die Bedürfnisse der Betroffenen zeigen, dass ein fixes Rentenalter, wie es die Initiative verlangt, heute überholt ist. Anzustreben ist eine flexible Lösung mit einer gewissen Bandbreite, die auf einem gleichen Rentenalter für Mann und Frau beruht, wie dies übrigens auch in den meisten europäischen Ländern bereits praktiziert wird. Der Bundesrat hat sich grundsätzlich für ein Rentenalter von 65 Jahren entschieden. Er ist sich dabei bewusst, dass längst nicht alle bis 65 Jahre erwerbstätig sein können oder wollen, dass aber auch das Bedürfnis nach einer späteren oder schrittweisen Pensionierung besteht. Dies spricht für ein flexibles Rentenalter zwischen 62 und 65 Jahren, wie es mit der 11. AHV-

Revision angestrebt wird. Damit ein möglichst breiter Personenkreis von einem flexiblen Pensionierungsalter tatsächlich profitieren kann, sind hierbei auch soziale Kriterien für den Rentenvorbezug festzulegen.

#### ■ **Kostenfolgen der Initiative**

Weil die Initiative eine Übergangslösung ist, hängen die effektiven Mehrkosten davon ab, wann die 11. AHV-Revision in Kraft treten kann. Die finanzielle Mehrbelastung der AHV/IV wäre bei Annahme der Initiative anfänglich noch gering. Sie würde indes bis ins Jahr 2006 schrittweise auf rund 700 Millionen Franken pro Jahr ansteigen. Dies erscheint angesichts der notwendigen finanziellen Konsolidierung der AHV als unannehmbar. Die mögliche Entlastung bei der Arbeitslosenversicherung kann diese zusätzlichen Kosten für die AHV nicht ausgleichen. Es wäre unzweckmässig, solche erheblichen Kosten für eine sachlich unbefriedigende Regelung in Kauf zu nehmen.

#### ■ **Rücksicht auf die finanzielle Sicherung der AHV**

Die finanziellen Folgen der Initiative verschärfen die Finanzprobleme der AHV. Die Bevölkerung der Schweiz wird immer älter: Seit 1950 ist die Lebenserwartung der 65-Jährigen bei den Männern um 3,9 Jahre und bei den Frauen um 6,3 Jahre gestiegen. Damit nimmt die Zahl der Rentnerinnen und Rentner gegenüber derjenigen der erwerbstätigen Beitragspflichtigen stetig zu. Das Parlament hat als Finanzierungsbeitrag an die AHV/IV bereits eine Erhöhung der Mehrwertsteuer um ein Prozent ab 1999 beschlossen. Die kommende 11. AHV-Revision hat zum Ziel, die finanziellen Grundlagen der AHV längerfristig zu sichern: Für die Konsolidierung der AHV wird eine weitere Zusatzfinanzierung über die Mehrwertsteuer vorbereitet.

**Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, die Volksinitiative "für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters" abzulehnen.**

**PP**  
**Postaufgabe**

Retouren an  
die Einwohnerkontrolle  
der Gemeinde

## Empfehlung an die Stimmberechtigten

Bundesrat und Parlament empfehlen  
den Stimmberechtigten,  
am 27. September 1998 wie folgt  
zu stimmen:

■ **Ja** zum Bundesgesetz über eine  
leistungsabhängige Schwerverkehrs-  
abgabe

■ **Nein** zur Volksinitiative  
"für preisgünstige Nahrungsmittel  
und ökologische Bauernhöfe"

■ **Nein** zur Volksinitiative  
"für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung  
des Rentenalters"