

Siebente Sitzung – Septième séance

Dienstag, 12. Juni 1990, Vormittag
Mardi 12 juin 1990, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: M. Ruffly

89.040

Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette. Volksinitiativen

Suppression de la taxe sur les poids lourds et de la vignette routière. Initiatives populaires

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. Mai 1989 (BBl II, 1009)
Message et projet d'arrêté du 31 mai 1989 (FF II, 917)

Beschluss des Ständerates vom 26. September 1989
Décision du Conseil des Etats du 26 septembre 1989

Frau **Diener**, Berichterstatterin: Im Jahre 1983 haben sich sowohl der Nationalrat als auch der Ständerat klar für die Einführung einer auf zehn Jahre befristeten und pauschal zu erhebenden Schwerverkehrsabgabe und einer Autobahnbenützergebühr ausgesprochen. Mit klaren Mehrheiten stimmten dann Volk und Stände am 26. Februar 1984 diesen Beschlüssen zu. Die beiden Strassenbenützungsabgaben werden seit dem 1. Januar 1985 erhoben und sind bis Ende 1994 befristet. Schon kurz nach Inkrafttreten dieser Abgaben wurden die beiden heute zur Diskussion stehenden Initiativen eingereicht mit dem Ziel, die Abgaben wieder abzuschaffen. Die Initiative zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe wurde am 24. Juni 1986 von einem Ad-hoc-Komitee unter Mitwirkung verschiedener Verbände des Automobilgewerbes mit 112 970 gültigen Unterschriften eingereicht. Das Sekretariat der Initiative führt Herr Böhi aus Basel. Die Initiative verlangt die ersatzlose Streichung von Artikel 17 der Uebergangsbestimmungen der Bundesverfassung, d. h. die Aufhebung der Verfassungsgrundlage für die Schwerverkehrsabgabe.

Am 8. Juli 1986 wurde, ebenfalls von einem Ad-hoc-Komitee um Herrn Böhi, die Volksinitiative zur Abschaffung der Autobahnvignette eingereicht. Sie vereint 113 539 Unterschriften. Diese Initiative verlangt die ersatzlose Streichung von Artikel 18 der Uebergangsbestimmungen der Bundesverfassung, d. h. die Abschaffung der Verfassungsgrundlage für die Nationalstrassenabgabe.

Da die beiden Initiativen Sachbereiche betreffen, welche in vielerlei Hinsichten miteinander verbunden sind, werden sie in der gleichen Botschaft behandelt. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung beider Volksbegehren.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten haben sich die Strassenbenützungsabgaben gut eingespielt, und der Vollzug bietet heute keine nennenswerten Probleme mehr. Die Uebergangszeit von zehn Jahren soll genutzt werden, um die Möglichkeiten für leistungsabhängige und zweckgebundene Strassenbenützungsabgaben abzuklären. Insbesondere sollen auch die Vorhaben der EG berücksichtigt werden.

Die EG-Kommission fordert nämlich die volle Anlastung der Strassenkosten nach Territorialprinzip. Eine vorzeitige Aufhebung unserer Verkehrsabgaben würde nach Meinung des

Bundesrates und der Kommissionsmehrheit der politisch erwünschten Kontinuität widersprechen. Es war stets die Meinung, dass Strassenbenützungsabgaben sachlich gerechtfertigt sind, solange der private Verkehr die verursachten Kosten nicht deckt. Heute besteht sowohl bei den Fahrzeugen, welche die Schwerverkehrsabgabe, als auch bei denen, welche die Autobahnvignette zu entrichten haben, eine Kostenunterdeckung.

Der Bundesrat verzichtet bei beiden Volksinitiativen auf einen Gegenvorschlag. Ein solcher wäre nach seiner Auffassung nur sinnvoll, wenn er eine Kompetenz zur Erhebung leistungsabhängiger Strassenbenützungsabgaben enthalten würde. Dies würde aber nicht in die Richtung der Initiativen gehen und wäre deshalb rechtlich problematisch.

Die Verkehrskommission hat sich am 3. April 1990 mit diesen Geschäften befasst. Sie gab vorerst Herrn Böhi aus Basel und Herrn Fischer von der Astag Gelegenheit, sich zu den beiden Volksinitiativen zu äussern. Diese Anhörungen brachten allerdings keine neuen Erkenntnisse zutage, wurden doch die gleichen Argumente vorgebracht, die schon bei der Einführung der Abgaben zur Diskussion gestanden hatten.

Herr Bundesrat Ogi führte in der Kommission aus, dass der Bundesrat die beiden Initiativen insbesondere aus drei Gründen ablehnt:

1. Wegen des Erfordernisses der Kostendeckung;
2. Wegen der Abstimmung mit dem Ausland;
3. Weil die Kontinuität in der schweizerischen Verkehrspolitik gewährleistet werden muss.

Er betonte, dass unsere Strassenbenützungsabgaben mit Blick auf die EG-Verhandlungen ein wichtiges Pfand sind. Die Verhandlungsposition der Schweiz könnte geschwächt werden, wenn zum jetzigen Zeitpunkt insbesondere die Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz aufgehoben würde.

Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen heute, beide Initiativen ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Kommissionsminderheiten von fünf Stimmen bei der Autobahnvignette und sechs Stimmen bei der Schwerverkehrsabgabe stimmen den beiden Volksinitiativen zu. Die Gründe der Kommissionsminderheiten wird Ihnen nachher Herr Friderici darlegen.

Ich möchte nun noch auf die Argumente und Ueberlegungen eingehen, die die Kommissionsmehrheit dazu bewogen hat, Ihnen mit dem Ständerat und dem Bundesrat beide Initiativen zur Ablehnung zu empfehlen.

Laut den neuesten verfügbaren Resultaten der Strassenrechnung – diese basieren leider auf 1985 – besteht sowohl bei den vignettenpflichtigen Fahrzeugen als auch bei den Fahrzeugen, welche die Schwerverkehrsabgabe zu entrichten haben, eine Unterdeckung in der Strassenrechnung. Im Jahre 1985 konnten die Erträge aus der Nationalstrassenabgabe mit 141 Millionen Franken angerechnet werden. Insgesamt weist die Rechnung für die vignettenpflichtigen Motorfahrzeuge Einnahmen von 3,363 Milliarden Franken auf. Die anrechenbaren Kosten betragen jedoch 3,663 Milliarden Franken, d. h. es besteht eine Unterdeckung von rund 300 Millionen Franken, das sind ungefähr 8 Prozent.

Würden die Abgaben aufgehoben, so würde sich die Unterdeckung auf rund 12 Prozent erhöhen. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Schwerverkehrsabgaben. Der Ertrag betrug 1985 ungefähr 109 Millionen Franken. Während die Einnahmen etwa 560 Millionen Franken ausmachten, liegen die Ausgaben bei 606 Millionen Franken, d. h. auch hier eine Unterdeckung von rund 8 Prozent. Würden hier die Abgaben gestrichen, so würde die Unterdeckung auf 25 Prozent ansteigen.

Die Kommission ist mehrheitlich der Auffassung, dass die Erhebung der Nationalstrassenabgaben und der Schwerverkehrsabgabe so lange gerechtfertigt ist, als für die abgabepflichtigen Fahrzeuge keine Kostendeckung ausgewiesen werden kann. Es entspricht klar dem Verursacherprinzip, die ungedeckten Kosten von den betreffenden Fahrzeuggruppen zu erheben. Längerfristig ist dabei die Umwandlung der Pauschalabgabe in eine fahrleistungsabhängige Abgabe vorzunehmen.

Die Kommission erachtet sodann die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette als das bestmögliche Instrument,

um auch von den ausländischen Strassenbenützern einen Beitrag an die schweizerischen Strassenkosten zu erhalten. Diese Beitragsleistungen sind gerechtfertigt, weil unser leistungsfähiges Strassennetz auch den ausländischen Benützern Vorteile bringt.

Umgekehrt zeigen auch die in den meisten Nachbarländern der Schweiz und in weiteren europäischen Ländern erhobenen Strassenbenutzungsabgaben, dass eine verursachergerechte Strassenfinanzierung anzustreben ist. Im Gegensatz zu den Behauptungen gewisser Gegner der Abgaben stimmt es nämlich nicht, dass wir im Vergleich zu andern europäischen Staaten unverhältnismässige Abgaben eingeführt haben. In verschiedenen westeuropäischen Ländern werden neben der Besteuerung der Strassenfahrzeuge und des Treibstoffes spezielle Strassenbenutzungsabgaben erhoben. So kennen z. B. für den Schwerverkehr Grossbritannien, Frankreich, Italien, Griechenland, Spanien, Portugal, Norwegen, Schweden, Finnland und Oesterreich solche Abgaben. Auch in der Bundesrepublik Deutschland wird ab 1. Juli eine Strassenbenutzungsgebühr für schwere Lastwagen eingeführt.

Der Bundesrat hat gestern dazu Stellung genommen und hat festgehalten, dass diese Schwerverkehrsabgaben den unseren gleichzusetzen sind.

Auch für leichte Motorfahrzeuge werden in mehreren europäischen Ländern Autobahn-, Tunnel- und Brückengebühren erhoben.

Ich möchte hier nicht mehr auf weitere Einzelheiten eingehen. In der Botschaft sind alle diese Fakten auf Seite 14ff. zusammengestellt. Dort finden Sie eine gute Uebersicht. Allerdings ist hier vielleicht noch der Hinweis von Bedeutung, dass bei der Schwerverkehrssteuer ungefähr 80 Prozent von den inländischen Fahrzeugen entrichtet werden und nur ungefähr 20 Prozent von den ausländischen. Bei den Autobahnvignetten sind es ungefähr 50 Prozent zu 50 Prozent.

Ich möchte noch ganz kurz auf unser Verhältnis zur EG eingehen. Die EG verfolgt eine Verkehrspolitik, welche die Integration der einzelstaatlichen Verkehrspolitik fördern, die Effizienz und Produktivität des europäischen Verkehrsnetzes steigern und die Wettbewerbsbedingungen verbessern will. Im Sinne dieser Ziele schlägt die EG-Kommission für den Schwerverkehr die volle Anlastung der Wegkosten nach dem Territorialitätsprinzip vor. Für die Harmonisierung der Autobahngebühren bestehen demgegenüber in der EG zurzeit keine Bestrebungen.

Wie steht es nun mit den Auswirkungen dieser Ziele der EG auf die Schweiz? Die Kommission hält ganz klar fest, dass es mit Blick auf das künftige EG-Recht bezüglich der Strassenabgaben angezeigt ist, die neuen Rechtsgrundlagen für die schweizerische Schwerverkehrsabgabe beziehungsweise die Autobahnvignette möglichst flexibel auszugestalten. Dabei ist ein Systemwechsel von der pauschalen zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, wie dies ja auch vom Bundesrat in Aussicht gestellt wurde, vorzusehen. Es ist in jedem Fall der erforderliche Spielraum zu gewinnen, um eine bestmögliche Harmonisierung mit dem EG-Recht zu erreichen. Die Kontakte mit der EG und der Efta sind dabei zur Absteckung des Terrains von grosser Bedeutung.

Im Zusammenhang mit der gesamteuropäischen Entwicklung im Verkehrsbereich ist schliesslich auch eine Attraktivitätssteigerung der Bahnen, insbesondere im Transitverkehr, im Interesse des Umweltschutzes von absoluter Priorität – ein weiteres Argument, welches für die Beibehaltung unserer Strassenbenutzungsabgaben spricht, denn die Erhebung von Strassenbenutzungsabgaben vermindert das Preisgefälle Schiene/Strasse, sie kann die Nachfrage nach Transitleistungen bei der Bahn fördern und damit die Nachteile des Transitverkehrs für unser Land vermindern.

Eine Annahme der Initiativen würde einerseits die im Hinblick auf eine verursachergerechte Strassenfinanzierung erreichten Fortschritte rückgängig machen. Andererseits würde ein solcher Kurswechsel aber auch der Abstimmung mit den entsprechenden Vorhaben der EG in besorgniserregender Weise zuwiderlaufen.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission, den beiden Initiativen keine Folge zu geben.

M. Béguelin, rapporteur: Le peuple suisse a accepté, le 26 février 1984, la taxe sur les poids lourds et la vignette autoroutière pour une durée de dix ans à partir du 1er janvier 1985. Ainsi, ces deux taxes sont en vigueur jusqu'à la fin de 1994, selon la volonté du peuple.

A la fin de 1985 déjà, un comité d'initiative contre la taxe sur les poids lourds se constituait et le 24 juin 1986 l'initiative était déposée avec près de 113 000 signatures. Le 8 juillet 1986, une initiative était déposée par M. Böhi et son comité, munie également d'à peu près 113 000 signatures et demandant la suppression de la vignette autoroutière. Les deux initiatives, très proches l'une de l'autre, font l'objet d'un seul message et le Conseil fédéral les rejette toutes les deux.

Le 3 avril, votre Commission des transports et du trafic a traité la question, après avoir entendu et dialogué avec M. Böhi, responsable de l'initiative contre la vignette, et M. Fischer, directeur de l'ASTAG et responsable de l'initiative contre la taxe sur les poids lourds. Votre commission s'est partagée en deux camps, celui de ceux qui soutiennent les deux initiatives, emmenés par les professionnels de la route qui ont procédé de manière exemplaire aux déclarations d'intérêt requises, et le camp de ceux qui souhaitent, avec le Conseil fédéral, maintenir la taxe sur les poids lourds et la vignette autoroutière.

Les arguments des partisans de la suppression de la vignette autoroutière sont les suivants. Ils évoquent tout d'abord une sorte d'abus de confiance à l'égard des automobilistes, dans la mesure où il aurait été dit que la part payée par les étrangers serait plus importante que celle payée par les automobilistes suisses. Or, dans les faits, la situation est inverse. Ensuite, la vignette est qualifiée de chicane pour le tourisme. A noter que cet argument contredit dans une certaine mesure le précédent. Enfin, la vignette inciterait des voitures étrangères à emprunter le réseau routier normal plutôt que le réseau d'autoroutes, avec des conséquences négatives sur la sécurité.

Quant aux arguments contre la taxe sur les poids lourds, les milieux routiers évoquent le poids de la fiscalité helvétique, les mesures de rétorsion à l'étranger, le risque du transfert à l'étranger de certaines activités de la branche du transport routier. A relever un point peu connu: la taxe sur les poids lourds occasionne une certaine distorsion de concurrence interne dans les camions entre tracteurs à sellette et leurs semi-remorques, d'une part, camions classiques et remorques, d'autre part. Ces derniers sont préférentiels par rapport aux premiers.

En ce qui concerne les arguments des partisans des deux initiatives, je n'en dirai pas plus, ces partisans ayant déposé des propositions de minorité. Ils les développeront tout à l'heure, sans doute avec conviction et bien mieux que je ne saurais le faire.

Quant au point de vue du Conseil fédéral, soutenu par la majorité de la commission, il s'inscrit dans la logique de la décision du peuple de 1984 ainsi que dans une continuité politique évidente. De plus, le compte routier, sans les coûts sociaux, est globalement toujours déficitaire et la taxe sur les poids lourds comme la vignette sont les moyens les moins désagréables possible d'obtenir une certaine compensation en attendant mieux, par exemple la taxe sur les poids lourds à la prestation, qui serait plus équitable. En outre, la taxe sur les poids lourds payée par les camions étrangers qui traversent la Suisse représente une contribution bienvenue aux coûts qu'ils occasionnent.

Quant à l'échelon européen, il faut noter que la nécessité d'en arriver à une meilleure vérité des coûts routiers progresse tous les jours. Il n'y a pas que l'Autriche qui suit la Suisse; tous les pays voisins cherchent des solutions pour maîtriser l'évolution du trafic routier, en particulier celui des marchandises. Et la politique suisse, défendue avec opiniâtreté par M. Ogi, conseiller fédéral, sert de plus en plus de référence. Ce n'est donc surtout pas le moment de l'affaiblir en contestant la taxe sur les poids lourds et vignette.

Au vote, la commission, par 14 voix contre 6, s'est prononcée contre l'initiative demandant la suppression de la taxe sur les poids lourds, et par 14 voix contre 5 et une abstention contre l'initiative demandant la suppression de la vignette autoroutière. Je vous propose de soutenir les deux décisions de la majorité de votre commission et du Conseil fédéral.

M. Friderici, porte-parole de la minorité: Je m'exprimerai au nom de la minorité de la commission ainsi qu'à celui du groupe libéral, de manière à monopoliser le moins longtemps possible la tribune. Il est inutile de vous rappeler mes liens personnels et professionnels avec l'objet que nous traitons aujourd'hui. Chacun d'entre vous l'a à l'esprit, aussi serai-je d'autant plus à l'aise pour vous parler au nom de la minorité de la commission en connaisseur – pour ne pas dire en victime – d'un sujet qui me tient tout spécialement à cœur.

Lorsque le Conseil fédéral a présenté le 16 janvier 1980 un message concernant une vignette autoroutière et une redevance sur le trafic des poids lourds, il proposait aux Chambres de rejeter la première et d'accepter la seconde. La minorité de la commission, en vous demandant d'accepter les deux initiatives lancées par M. Bernhard Böhi, se trouve donc en bonne compagnie puisque, outre cette prise de position collégiale, M. Villiger a déposé en 1985 une initiative parlementaire demandant en procédure d'urgence l'abrogation de la redevance sur les poids lourds. Cette initiative parlementaire a été retirée en 1987, preuve que, pour notre Parlement, l'urgence ne requiert pas toujours le même empressement. Revenir sur chacune des affirmations erronées que contient le message épuiserait le temps de parole qui m'est accordé, aussi me bornerai-je à éclairer avec l'expérience d'un praticien quelques points qui paraissent essentiels.

Dans les années soixante, lorsque débutait la construction de notre réseau autoroutier, le Conseil fédéral et les Chambres ont adopté un système de financement par la très simple perception d'une surtaxe sur l'essence. Le peuple et les cantons ont avalisé ce choix. Le 27 février 1983, le souverain a accepté de réduire de 60 à 50 pour cent la part affectée du produit net des droits d'entrée sur les carburants, procurant des recettes supplémentaires à la Caisse fédérale. Les automobilistes suisses ont prouvé par ces décisions qu'ils entendaient à la fois participer à la construction du réseau des routes nationales et doter la Confédération des moyens suffisants pour subvenir à d'autres tâches.

Avant la votation du 26 février 1984, le Parti libéral suisse, que je représente également, recommandait le rejet de l'article 18 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale. Les cantons romands, dans leur ensemble, ont refusé cette nouvelle ponction. Notre position n'a pas varié. Bien que le groupe libéral des Chambres n'ait pas pour habitude de soutenir les initiatives à répétition. En effet, de nombreux inconvénients sont apparus depuis l'introduction de ces deux impôts, puisque c'est le nom qu'il faut donner à des taxes qui ne sont pas affectées. Ces inconvénients justifient notre attitude, bien que niés par la présidente de notre commission; je lui dirai qu'il n'y a pas pire sourd que ceux qui ne veulent pas entendre. Malheureusement, la commission n'a pas ou très peu entendu les deux représentants, MM. Böhi et Fischer, qui sont venus s'exprimer devant nous. Pourtant ces deux personnes ont parlé très clairement.

La vignette autoroutière doit être supprimée. Elle n'a jamais été qu'un accident de parcours, acceptée essentiellement sur la base d'un réflexe xénophobe: faire payer aux étrangers l'usage des routes nationales auxquelles ils contribuent déjà en achetant leur carburant à nos colonnes. Or, nous constatons que tous les jours de nombreuses voitures immatriculées à l'étranger n'empruntent pas le réseau des routes nationales, créant des risques d'accidents supplémentaires. En effet, pour un automobiliste qui ne vient qu'une fois par année en Suisse, l'achat d'une vignette autoroutière est parfois disproportionné par rapport au kilométrage parcouru.

Le Conseil fédéral et les Chambres sont en général très engagés en matière de sécurité routière. Nous avons là un moyen de passer de la théorie à la pratique. Le tourisme, vous le savez tous, est l'un des piliers de notre économie. Or, il n'y a pas d'effet plus négatif que l'accueil réservé aux touristes dans les postes frontières autoroutiers, même si, comme le souligne le Conseil fédéral, les difficultés initiales ont été surmontées. Que dire également du souvenir emporté dans son pays par un automobiliste amendé pour avoir roulé quelques kilomètres sans vignette. Le tourisme suisse dépense chaque année des millions pour sa promotion à l'étranger; commen-

çons par le promouvoir à l'intérieur de nos frontières en abolissant un impôt prélevé sur l'utilisation d'un bien déjà largement payé par les usagers. La minorité de la commission et le groupe libéral vous invitent donc à suivre la proposition de la minorité et à accepter l'initiative pour la suppression de la vignette autoroutière.

En ce qui concerne la taxe sur le trafic des poids lourds, une heure ne suffirait pas à présenter les inconvénients qu'elle a engendrer pour les entreprises suisses de transports routiers. Pour s'en convaincre, il y a lieu d'examiner les statistiques de transports relatives aux importations et aux exportations avec les pays de la Communauté européenne. La part des transports effectués au moyen de véhicules immatriculés en Suisse a très fortement chuté alors que les importations et les exportations par route ont augmenté. Il y a donc eu transfert des parts de marché. Les camions suisses ont été supplantés par les véhicules étrangers qui paient taxes et impôts dans leur pays d'origine. L'économie suisse, qui était dans ce domaine exportatrice de services, devient importatrice, avec l'effet néfaste que cela représente pour notre balance commerciale.

Il faut également relever ici les mesures de rétorsion directes et indirectes dont sont victimes les transporteurs helvétiques. Parmi les mesures directes, treize pays ont introduit des taxes compensatoires et nous sommes toujours à la merci d'une telle introduction, en France et en Italie. Les mesures indirectes sont plus difficiles à appréhender. Il faut toutefois souligner que les attentes aux frontières, les contrôles routiers et les chicanes administratives sont légion. Il est courant, notamment en Allemagne, que les véhicules nationaux ne soient pas inquiétés, alors que les chauffeurs suisses sont l'objet de mesures discriminatoires de la part de la célèbre police des routes, la BAG. Quant au racket exercé par la police des routes italienne, il ne faut même plus en parler, tant il est une évidence.

Il est également faux d'affirmer que les poids lourds ne couvrent pas les coûts qu'ils occasionnent. Je reviens ici sur les coûts du compte routier. Monsieur Michel Béguelin, vous êtes un spécialiste des chemins de fer et vous savez que le compte d'infrastructure est comparable au compte routier. Or, sur les comptes des chemins de fer que nous allons accepter tout à l'heure, et sur lequel nous n'avons pas un mot à dire si ce n'est les accepter ou les refuser, la couverture est de 10,74 pour cent, alors que pour le compte routier nous sommes à 92 pour cent. Mesdames et Messieurs, faites le compte! Dans le compte routier par catégories, on peut remarquer que la part la plus importante du déficit est imputable aux transports publics totalement exemptés de la taxe et de la surtaxe sur les carburants, comme de la taxe sur le trafic des poids lourds. D'autre part, le compte routier a été l'objet d'un examen approfondi par la commission Nydegger. Celle-ci a entre autres relevé que l'icha sur les carburants, seul agent énergétique imposé, n'était pas inclus dans le décompte. Le Conseil fédéral a très partiellement corrigé cette lacune en tenant compte d'une part minime de cette imposition, 76 millions sur quelque 325.

La branche des transports routiers fournit en outre des prestations en faveur de l'économie générale. Plus de 25 pour cent des prestations de transport sont commandées par des collectivités publiques, sans parler de l'agriculture et de la défense nationale qui bénéficient également de ces prestations. Dans ce dernier domaine, celui de la défense nationale, une étude faite au sein du Département militaire fédéral prouvait, il y a plus de dix ans, que la Confédération économisait chaque année 400 millions de francs en pouvant compter en tous temps sur un parc de véhicules moderne et bien entretenu. Si l'on indexe ce montant sur les coûts d'investissement et d'entretien, plus de 600 millions sont aujourd'hui économisés par la Confédération.

En ce qui concerne les informations relatives à la compatibilité de la taxe sur le trafic des poids lourds avec la législation européenne, nous pouvons affirmer que la Commission des transports et du trafic a été mal renseignée par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie. En effet, à ce jour, la Commission de la Communauté européenne n'a pris encore aucune décision quant à une territorialisation des taxes. Qui plus est, elle a exigé de l'Allemagne fédérale, en date du 31 mai, que celle-ci abandonne son projet

de taxe sur les poids lourds avant le 1er juillet, faute de quoi elle déférerait la RFA devant la Cour européenne de justice. En effet, la taxe allemande est discriminatoire à l'égard des transporteurs des autres pays de la Communauté. En cette matière, il faut relever que la taxe helvétique est également discriminatoire. Mais à l'inverse de la taxe allemande, elle l'est à l'égard des entrepreneurs suisses, ceux-ci n'étant pas entièrement remboursés lorsqu'ils effectuent des transports à l'étranger. Dire maintenant que d'autres pays ont introduit cette taxe, par exemple l'Autriche, c'est méconnaître le cas de ce pays. D'une part, l'Autriche est ouverte aux véhicules de transit à 40 tonnes, ce qui, de la part des Allemands et des Italiens, a élevé nettement moins de protestations à l'égard de ce pays. D'autre part, les ministres autrichiens ont accepté de rembourser les taxes de rétorsion à l'égard des transporteurs autrichiens à l'étranger, ce qui n'est pas le cas en Suisse. Chaque année, plusieurs dizaines de millions sont ainsi dépensés à l'étranger. Parler de la Suède, c'est méconnaître le cas de ce pays, puisque les impôts sur les carburants y sont nettement moins élevés que chez nous et c'est la justification d'une taxe proportionnelle aux prestations.

A l'heure où les Etats de la Communauté européenne demandent à la commission de préparer des mesures permettant de faire face à une situation de crise, il n'est pas sain que la Suisse perpétue une pénalisation d'une branche économique qui rencontre de plus en plus de difficultés sur les marchés internationaux.

Vous vous demandez pourquoi le groupe libéral et la minorité de la commission insistent sur cet aspect international de la taxe sur les poids lourds. La réponse est simple. Sur le plan national, nous en supportons tous la charge, vous et moi, par le biais du coût des produits que nous consommons et par celui des impôts que nous payons aux collectivités qui sont les principaux clients des transporteurs. Or, sur ce marché, la concurrence n'est que le fait des entreprises entre elles, elle est donc saine. Sur le plan international, nous ne pénalisons pas seulement les transporteurs, mais aussi les industries qui exportent leurs produits. A terme, nous scions une branche sur laquelle nous sommes tous assis.

Lorsque je déclarais en début d'exposé que la minorité de la commission n'était pas la seule à demander la suppression de cette taxe et de la vignette, je comptais évidemment sans les répercussions d'une interview qui a eu lieu dimanche soir et par laquelle le conseiller d'Etat tessinois, M. Dick Marty, a pris une position très européenne, position que nous devrions aussi défendre aujourd'hui.

Conscients de leur responsabilité, la minorité de la commission et le groupe libéral vous invitent à suivre M. Böhi et à accepter son initiative pour la suppression de la taxe sur les poids lourds.

Rutishauser: Die grosse Mehrheit der SVP-Fraktion lehnt diese beiden Initiativen ab.

Die Verfassungsgrundlage für die Schwerverkehrsabgabe und für die Autobahnvignette wurde im Februar 1984 von Volk und Ständen klar angenommen. Die Abschaffung dieser beiden Strassenverkehrsabgaben, welche ohnehin bis 1994 befristet sind, erachten wir als eine Zwängerei, welche klare Volksentscheide in Frage stellt.

Es wäre für grosse Teile unserer Bevölkerung unverständlich, wenn die Schweiz diese eingeführten Verkehrsabgaben kurz vor dem Auslaufen aufheben würde, während im benachbarten Ausland über die Einführung ähnlicher Abgaben diskutiert wird.

Die Vignette ist heute akzeptiert und wirkt sich auch für den Tourismus nicht nachteilig aus. Mit der Beibehaltung der Schwerverkehrsabgabe bis 1994 ist die Schweiz flexibel für eine allfällige gesamteuropäische Lösung.

Die SVP hat sich kürzlich in der Vernehmlassung für die Fortführung der Strassenbenützungsabgaben ausgesprochen. Wir fordern aber zugleich die Erarbeitung einer aktualisierten konsensfähigen Strassenrechnung.

Im Namen der grossen Mehrheit der SVP-Fraktion empfehle ich Ihnen, diese beiden Initiativen abzulehnen, wie das die Kommissionsmehrheit vorschlägt.

M. Baggi: Les arguments en faveur du maintien de la taxe sur les poids lourds et de la vignette autoroutière l'ont nettement emporté au sein de la commission. Le rejet des initiatives est dû surtout au fait qu'elles compromettent sérieusement la poursuite de notre politique des transports. En 1984, le peuple et les cantons se sont en effet prononcés clairement pour ces redevances routières. Pour le groupe démocrate-chrétien, les principales raisons qui vont à l'encontre des initiatives sont les suivantes.

Premièrement, depuis leur instauration, les redevances pour l'utilisation des routes sont entrées dans les mœurs. Il ne serait pas conforme au principe de continuité de les supprimer. Il faut attendre auparavant l'expiration du délai de validité.

Deuxièmement, la couverture des coûts n'est pas réalisée dans le compte routier. Autrement dit, nous avons un déséquilibre d'environ 400 millions de francs (9 pour cent) à corriger, et cela en tenant compte de la taxe sur les poids lourds et de la vignette. Ce fait n'est pas contesté par les initiants qui se limitent à des comparaisons avec le coût des chemins de fer. Mais cette comparaison ne peut pas se faire. Grâce aux redevances routières, les utilisateurs en provenance de l'étranger participent aux frais de nos routes. La couverture des frais par le trafic correspondant va rester un objectif tant politique qu'économique. Jusqu'à ce jour, des mesures de rétorsion de la part des autres pays ont pu être évitées. Nous doutons qu'il en soit toujours ainsi.

Troisièmement, sur le plan européen, le moment est mal choisi pour supprimer ces redevances, car la Commission de la Communauté européenne cherche une solution qui tendrait vers une imputation intégrale des coûts d'infrastructure selon le principe de territorialité. La suppression unilatérale de la redevance sur les poids lourds serait en contradiction avec les efforts entrepris par la Communauté. La suppression de la vignette autoroutière ne fait qu'accentuer les disparités face au péage, sensiblement plus élevé dans les autres pays.

Quatrièmement, il faut reconnaître que la taxe sur les poids lourds a pour effet d'adoucir les inconvénients de la concurrence vis-à-vis du rail. C'est pourquoi les redevances routières ne sont justifiées que dans la mesure où le trafic privé ne couvre pas les coûts qu'il occasionne.

Cinquièmement, le groupe démocrate-chrétien est favorable au maintien de la vignette, également parce que sa suppression provoquerait une aggravation du déséquilibre du compte routier de quelque 140 millions de francs environ (12 pour cent). A ce titre, nous supportons la comparaison avec les pays voisins. En France, en Autriche et en Italie sont perçues des taxes sensiblement plus élevées qu'en Suisse et celles-ci ne semblent pas sujettes à contestation. D'autre part, la réaction des étrangers à l'égard de la vignette a perdu de sa vivacité. En 1994, évidemment, le tout devrait être revu, les décisions européennes ne pourront pas être oubliées.

Sixièmement, le Conseil fédéral doit mettre à profit le temps qui nous sépare de 1994 pour examiner les possibilités d'instituer des redevances liées aux prestations et affectations spéciales qui seront notamment compatibles avec celles de la Communauté. De la sorte, les critiques envers notre pays iront en s'atténuant et l'existence de nos redevances ne donnera que plus de sérieux à notre politique globale des transports. La décision prise par le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne d'introduire une taxe sur le trafic des poids lourds a singulièrement renforcé notre position.

Septièmement, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a entrepris une consultation concernant la prolongation et la refonte des redevances pour l'utilisation des routes. Celles-ci portaient principalement sur l'opportunité de tenir compte des coûts et avantages externes mesurables sur l'affectation de redevances dans un temps déterminé et sur une taxe sur les poids lourds liée aux prestations. Les avis exprimés iraient en grande partie dans le sens des intentions du Conseil fédéral. Le groupe démocrate-chrétien en prend acte avec satisfaction. En attendant donc que cette proposition se concrétise, nous recommandons le rejet de ces deux initiatives.

Frau Leutenegger Oberholzer: Die grüne Fraktion lehnt die beiden Initiativen zur Abschaffung der Autobahnvignette und

der Schwerverkehrsabgabe ab und ersucht Sie, den Mehrheitsanträgen der Kommission zu folgen.

Die beiden Initiativen liegen schief in der umweltpolitischen Landschaft und stellen eine reine Zwängerei dar. Eine Zwängerei sind sie deshalb, weil sie eindeutige Volksentscheide zu den beiden Verkehrsabgaben missachten. Volk und Stände haben am 26. Februar 1984 der befristeten Einführung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette zugestimmt.

Die beiden Initiativen liegen aus den folgenden Gründen schief in der Landschaft: Dazu gehört einmal die Kostenunterdeckung. Bereits heute zahlt der Autoverkehr seine Kosten nie und nimmer. Gerade die Auto-Mobilität ist, gemessen an den Kosten, die sie verursacht, viel zu billig.

Sowohl die vignettenpflichtigen Fahrzeuge als auch der Schwerverkehr weisen in der Strassenrechnung eine Unterdeckung auf. Die Kostenunterdeckung beträgt den Angaben für 1985 in der Botschaft zufolge bei den vignettenpflichtigen Fahrzeugen 300 Millionen Franken oder 8 Prozent. Würde die Vignette abgeschafft, so würde die Kostenunterdeckung auf 440 Millionen Franken oder 12 Prozent ansteigen.

Beim Schwerverkehr beträgt die Unterdeckung 46 Millionen Franken oder 8 Prozent. Nach Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe würde diese auf 25 Prozent oder 155 Millionen Franken hochschnellen. Das zeigt einmal mehr, dass der Autoverkehr nicht einmal seine direkten Kosten deckt. Von den sozialen Kosten, die er verursacht – ich denke z. B. an die Luftvergiftung, den Lärm, die Energieverschwendung, die Unfälle, die Zersiedelung der Landschaft usw. –, nicht zu reden. Bei konsequenter Anwendung des Verursacherprinzips und voller Erfassung der sozialen Kosten in der Strassenrechnung müssten die Abgaben wesentlich erhöht und sicher nicht abgeschafft werden.

Betrachten wir die schweizerische Verkehrspolitik im internationalen Kontext, so spricht dies nicht etwa – wie hier drinnen von gewissen Kreisen behauptet wird – für eine Aufhebung, nein, es spricht im Gegenteil für die Beibehaltung der Verkehrsabgaben. Die Kommissionspräsidentin hat darauf hingewiesen. Zum einen kennen heute verschiedene europäische Staaten bereits Verkehrsabgaben – sie sind in der Botschaft aufgeführt –, zum andern wollen verschiedene EG-Länder ebenfalls Abgaben auf dem Schwerverkehr einführen, wie dies soeben die Bundesrepublik Deutschland beschlossen hat.

Angesichts der ungeheuren Verkehrsflut, die sich mit dem Binnenmarkt über Europa zu ergiessen droht, gewinnt endlich auch in der EG die Einsicht an Boden, dass der Güterverkehr auf die Schiene gehört. Das aber verlangt eine Verteuerung des Strassenverkehrs, damit die Konkurrenzfähigkeit der Schiene verbessert werden kann. Es gibt deshalb in der EG ernsthafte Bestrebungen zur generellen, harmonisierten Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Eine Aufhebung der bestehenden Abgaben in der Schweiz müsste deshalb in der EG völlig falsche Signale auslösen.

Die Verkehrsabgaben sind in der Verfassung bis 1994 befristet. Diese Zeit muss nun für eine bessere Ausgestaltung genutzt werden. Deshalb begrüßen wir das Vernehmlassungsverfahren, das der Bundesrat dazu durchgeführt hat.

Für die grüne Fraktion ist es von zentraler Bedeutung, dass die heutigen Pauschalabgaben durch fahrleistungsabhängige Abgaben ersetzt werden. Pauschalisierungen sind gerade in der Verkehrspolitik verfehlt, denn sie geben falsche Verhaltensanreize, sie führen zu höheren Fixkosten; diese wiederum sind Anreiz zu Mehrfahrten, denn je mehr gefahren wird, desto billiger wird der einzelne gefahrene Kilometer. Eigentlich eine banale Erkenntnis. Wir hoffen nur, dass sie endlich auch in der Verkehrspolitik Eingang findet.

Die grüne Fraktion erwartet deshalb, dass nach 1994 die heutigen Verkehrsabgaben durch fahrleistungsabhängige Abgaben abgelöst werden, bei denen auch die sozialen Kosten voll miteingerechnet werden.

Es steht für uns fest, dass alle Verkehrsträger endlich ihre Kosten voll decken müssen, denn das ist heute nicht der Fall. Das ist auch der Grund dafür, dass die Mobilität viel zu billig ist.

Wir hoffen, Herr Bundesrat Ogi, dass der Bundesrat den Mut

haben wird, hier neue Wege zu gehen, und dass er uns ein Finanzierungsmodell vorschlagen wird, das den ökologischen und marktwirtschaftlichen Erfordernissen in der Verkehrspolitik gerecht wird.

Gerade diese Anliegen machen klar, dass es völlig verfehlt wäre, heute auf die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe zu verzichten. Vor dem Hintergrund der aktuellen Umweltprobleme – denken Sie z. B. an das Klimaproblem und an die Luftvergiftung – ist es vollends nicht mehr zu verstehen, mit welcher Motivation man gegen diese bescheidenen Abgaben auf dem motorisierten Verkehr auftreten kann.

Eigentlich ist jedes Wort zu diesen beiden Initiativen zuviel. Sie sind unnötig, ökonomisch verfehlt und ökologisch nicht vertretbar.

Wir bitten Sie deshalb, die beiden Initiativen abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion beantragt einhellig – wie die Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrates, der Ständerat und der Bundesrat – die Ablehnung der beiden Initiativen. Wir tun das aus fünf Gründen:

1. aus staatspolitischen Gründen. Der Souverän verträgt keine Hüst-und-Hott-Politik;
2. aus Gründen der verursachergerechten Kostendeckung für den Strassenverkehr;
3. damit der öffentliche Verkehr ohne Rückenschuss gefördert werden kann;
4. damit wir im Hinblick auf EG-Verhandlungen nicht nutzlos Trümpfe verspielen; und
5. damit die Kontinuität im Hinblick auf kommende, angepasste Strassenbenützungsgebühren gewahrt werden kann.

Pauschal werden Umweltverbände immer wieder verdächtigt, sie behinderten den Ausbau der Verkehrswege, ja, sie widersetzten sich Volksentscheiden. Wie ist es hier bei der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette? Wer widersetzt sich hier? Wer versucht zu behindern? Das Schweizervolk sagte 1984 mit klaren Mehrheiten von Volk und Ständen ja zu befristeten Strassenbenützungsgeldern. Diesen Volksentscheid wollen gewisse Autokreise nicht akzeptieren. Man kann feststellen, dass sich die beiden Abgaben gut eingespielt haben und in der Bevölkerung akzeptiert sind. Auch die Vignette – um ein Beispiel zu nehmen – ist in Tourismuskreisen nicht mehr angefochten, und frühere Befürchtungen haben sich nicht bewahrheitet. Aus staatspolitischen Gründen müssen die Initiativen also abgelehnt werden.

Man muss sich zurückerinnern, warum die Strassenbenützungsgeldern eingeführt wurden. Man erkannte, dass über Jahre hinweg die Strasse privilegiert wurde. Trotz der neuen Abgaben weist die Strassenrechnung 1985 – neuere Zahlen fehlen leider – eine Unterdeckung um rund 10 Prozent auf. Wir haben die Zahlen schon gehört. Dabei werden externe Kosten nicht miteingerechnet. Aber Unfälle, Lärm, Energieverbrauch und Luftverschmutzung belasten nicht nur einzelne, sondern auch die Volkswirtschaft. Längerfristig gesehen ist es müssig, über Wenn und Aber der Strassenrechnung zu streiten. Die Zunahme des Strassenverkehrs wird je länger, je mehr zur Überbelastung unseres Netzes führen. Die Bewältigung des Verkehrsaufkommens braucht aber Investitionen, besonders beim Schienenverkehr. Ich denke an den Transit. Schon im Hinblick auf die kommenden grossen Belastungen dürfen wir nicht frühere Fehler wiederholen und den privaten Verkehr zu stark subventionieren.

Neben der Strassenrechnung werden von Befürwortern der Initiative immer wieder die ungleichen Belastungen des Benzins – im Vergleich mit anderen Ländern – aufgeführt. Auch Herr Friderici hat das erwähnt. Aber nicht alle Länder haben ein gleichwertiges und gleich teures Strassen- und Autobahnnetz. Die Netzdichte, der Ausbaustandard und vor allem die vielen Kilometer in topografisch schwierigen Verhältnissen fallen milliardenerschwer ins Gewicht; man kann Ungleiches nicht miteinander vergleichen!

Die EG mit ihrer Forderung nach dem 40-Tonnen-Korridor hat dank zähem Ringen unseres Verkehrsministers feststellen müssen, dass die Schweiz gewillt ist, einen Teil des Güterfernverkehrs zu übernehmen, dass aber diese Güter sinnvoller-

weise auf die Bahn gehören. Der Bundesrat hat die Neat-Vorlage verabschiedet. Aber die EG hat ihre Forderung noch nicht zurückgenommen, sondern vertritt sie nur etwas differenzierter. Solange noch keine echten Verhandlungsergebnisse erreicht sind, muss aus Sicht der LdU/EVP-Fraktion konsequent an der Schwerverkehrsabgabe und der Vignette festgehalten werden.

Ueber die zukünftige Ausgestaltung der Strassengebühren sind offenbar die Entscheide noch nicht gefallen. Aber wir möchten von unserer Seite betonen: Es braucht solche Abgaben auch nach 1993. Man kann sie umformen in eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Man kann Zweckbindungen vorsehen. Bestimmt wird sich der Bundesrat heute darüber äussern, wie weit die Vorabklärungen gediehen sind. Aber bestimmt kommen wir auch in Zukunft nicht darum herum, dass diese Abgaben geleistet werden. Ja, es scheint uns prüfenswert, den Oekobonus vorzusehen; denn immerhin sind dazu auch andere und neuere Belastungen möglich. Hoffen wir, dass auch der Verkehrsminister einem Oekobonus nicht unbedingt abgeneigt ist; wir würden uns freuen, wenn er dazu Stellung nähme.

Wanner: Im Auftrag einer knappen Mehrheit unserer Fraktion möchte ich Sie ebenfalls bitten, die beiden Initiativen abzulehnen. Sicher sind die Verkehrsabgaben, die heute zur Diskussion stehen und die mittels dieser Initiativen angefochten werden, nicht der Weisheit letzter Schluss. Wir wissen, dass die Anwendung dieser Instrumente in der Praxis Schwierigkeiten bietet. Die Höhe der vorgesehenen Einnahmen ist nicht erreicht worden; eine allfällige Lenkungsfunction – oder anders gesagt, das vermehrte Weg-von-der-Strasse-auf-die-Schiene – kann mittels solcher Abgaben nicht erreicht werden, nicht zuletzt deshalb, weil im Bereich des öffentlichen Verkehrs, zumindest momentan, die nötigen Infrastrukturen fehlen. Trotz diesen Bedenken teilen wir zum heutigen Zeitpunkt die Erwägungen des Bundesrates. Was uns stört – ich sage das in aller Offenheit –, sind die ständigen Auseinandersetzungen um die Strassenrechnung. Sie haben es gehört und werden es allenfalls noch hören, hier bestehen massive Meinungsunterschiede, je nachdem, wie man diese Rechnung anstellt, sieht das Resultat so oder eben anders aus. Es geht heute nicht primär darum, aber immerhin spielt diese Frage eine Rolle. Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi dringend, hier für vermehrte Transparenz zu sorgen, weil sonst weitere Streitigkeiten im Bereich der Strassenrechnung vorprogrammiert sind.

Zur Sache selbst. Es wurde bereits gesagt: Diese beiden Abgaben – die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette – sind mittels Volksentscheid abgesegnet worden. Es ist für einen Politiker immerhin ein gradueller Unterschied, ob das Parlament die Einführung einer Massnahme beschliesst oder ob allenfalls das Volk im nachhinein diese noch absegnet. Die Massnahmen liegen auch nicht quer zu Europa. Die EG plant im Moment die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe. Verschiedene europäische Staaten, namentlich Frankreich, Italien und Oesterreich, erheben ebenfalls Autobahnggebühren. Es wäre vermutlich verfehlt zu glauben, mit der Abschaffung dieser Abgaben unsererseits könnte allenfalls eine europäische Signalwirkung in dem Sinne entfaltet werden, dass die EG oder weitere Staaten auf die Einführung solcher Abgaben verzichten würden. Politisch und verhandlungstaktisch wäre es unklug, die Abschaffung dieser Abgaben durch das Volk im Wissen vornehmen zu lassen, dass im künftigen Europa solche Abgaben ebenfalls Gültigkeit haben werden. Daneben gibt es aber auch realpolitische Gründe, die für die Beibehaltung dieser Abgaben sprechen. Es würde wohl kaum verstanden, dass momentan Grossprojekte der öffentlichen Hand finanziert werden müssen und gleichzeitig auf diese Abgaben verzichtet würde; es ist zwar eine politische Frage, ob der Privatverkehr Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs mitfinanzieren soll. Immerhin kann die finanzpolitische Seite nicht vernachlässigt werden.

Wir werden in absehbarer Zeit – ich hoffe es wenigstens – beispielsweise im Bereich der Stempelabgaben auf massive Einnahmen bei den Bundesfinanzen verzichten; damit kann der fiskalpolitische Ansatz im Bereich dieser Abgaben nicht nur

negiert werden. Es ist nicht der primäre Ansatz, aber ich möchte doch darauf hingewiesen haben.

Allerdings ist es ebenfalls ein freisinniges Postulat, dass im Bereich der Schwerverkehrsabgabe die heute undifferenzierte Massnahme möglichst rasch durch eine leistungsabhängige Abgabe ersetzt wird. Wir sind froh, dass der Bundesrat hier vorwärtzumachen gedenkt.

Aus all diesen Erwägungen heraus möchte ich Ihnen im Auftrag einer Mehrheit unserer Fraktion die Ablehnung beider Initiativen beantragen.

Ammann: Relativ kurz nach Inkrafttreten der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette wurde mit den beiden vorliegenden Initiativen ihre Abschaffung verlangt. Die beiden Initiativen wurden im Sommer 1986 mit je zirka 113 000 Unterschriften von zwei Ad-hoc-Komitees unter massgeblicher Vor- und Mitarbeit des Autojournalisten Bernhard Böhi eingereicht. Angesichts der klaren Mehrheiten, mit denen Volk und Stände Ende Februar 1984 die Verfassungsartikel über die Strassenbenützungsabgaben gutgeheissen hatten, muss das Vorgehen der Initianten grundsätzlich mit grossen Fragezeichen versehen werden.

Handelt es sich dabei nur um einen Mangel an staatspolitischem Fingerspitzengefühl oder ganz einfach um eine Zwängerei jener, die 1984 trotz Einsatz übermächtiger finanzieller Mittel demokratisch unterlegen waren, sich aber als schlechte Verlierer nicht damit abfinden können? Wir sehen jedenfalls keinen Anlass, solchen Druckversuchen nachzugeben. Hüst und Hott tut selten gut. Das gilt vorab für die Steinwüste helvetischer Verkehrspolitik. Das bundesrätliche Vorgehen scheint, wenn auch zu zaghaft, so doch wesentlich umsichtiger zu sein als diese offensichtlich von partikulären Interessen diktierten Initiativen.

Ich erinnere Sie an die seinerzeitige Unité de doctrine bei der Verabschiedung der berühmten Thesen der Gesamtverkehrskonzeption, der GVK, als die beidseitige Kostenunterdeckung bzw. Subventionierung von Schiene und Strasse als verkehrspolitischer und volkswirtschaftlicher Unsinn entlarvt wurde. Obschon dem Strassenschwerverkehr in diesem Lande durch weitestgehende Vorfinanzierung für die PW durch Treibstoffzollgelder eine National- und Hauptstrasseninfrastruktur zur Verfügung gestellt wurde, die punkto Netzdichte und Ausbaustandard weltweit ihresgleichen sucht, weist der LKW-Verkehr allein schon bei den reinen Wegekosten eine deutliche Kostenunterdeckung auf, und das ist erst die Spitze des Eisberges.

Überschreitungen der zulässigen Gewichte, Geschwindigkeiten sowie das Nichteinhalten der sogenannten Chauffeurverordnung sind offenbar an der Tagesordnung, das zeigen die oft bedenklichen Resultate der viel zu seltenen Alibikontrollen des Schwerverkehrs. Während sich die Schiene peinlich an strenge Vorschriften zu halten hat, mahnen die Verhältnisse auf der Strasse allzu oft an Wildwest. Wo bleiben da die viel zitierten gleich langen Spiesse?

Stets neue Untersuchungen zeigen, dass zudem ein Grossteil der dem Strassenschwerverkehr anzulastenden Kosten als sogenannte soziale, externe Kosten anfällt: unter anderem höherer Boden- und Ressourcenverbrauch, mehr Lärm, Abgase, Unfälle und deren immense Folgekosten.

Hier setzt auch unsere Kritik an der bundesrätlichen Argumentation an, welcher sonst weitgehend zugestimmt werden kann. Die generelle Richtung, das heisst das postulierte Verursacherprinzip, stimmt; allein, es fehlt die nötige Konsequenz. Das kleinmütige Festhalten an der reinen Wegekostenunterdeckung ist unseres Erachtens nicht zu verantworten und fördert falsche, umwelt- und menschenfeindliche Strukturen und Verkehrsabläufe. Jüngster Beweis dafür ist auch die sogar von den Kantonen im Rahmen der Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung verschiedentlich beantragte Ausgestaltung der Schwerverkehrsabgaben nicht nur als leistungs-, sondern zudem als emissionsabhängige Abgaben. Der Strassenschwerverkehr hat offensichtlich ein Ausmass angenommen, bei dem die leistungsabhängige Anlastung reiner Wegekosten nicht mehr genügt.

Wir fordern den Bundesrat deshalb auf, die scheinbar ins Stocken geratenen Arbeiten bei der Quantifizierung der sozialen, externen Kosten des Schwerverkehrs gemäss dem 1988 erarbeiteten Indikatorensystem voranzutreiben beziehungsweise abzuschliessen, deren Ergebnisse zu publizieren und in die Neugestaltung der Schwerverkehrsabgabe einfließen zu lassen. Ein blosser Zuschlag für Emissionen, für Lärm und Luftverschmutzung, genügt dabei nicht. Es müssen alle zurechenbaren externen Kosten berücksichtigt werden.

Die Initiativen weisen demgegenüber den falschen Weg, setzen im Hinblick auf die kommenden Verhandlungen mit der EG kontraproduktive Signale, einer EG, die sich vor nicht allzu langer Zeit immerhin zu leistungsabhängigen Abgaben nach dem Territorialitätsprinzip durchgerungen hat. Mit einer Annahme der Initiativen würde unsere Verhandlungsposition glatt unterlaufen.

Mir scheint, die Initianten wittern nach Ablehnung der KVP-Vorlage sowie der Kleeblatt-Initiativen zu Unrecht Morgenluft. Die klare Ablehnung der Tempo-Initiative weist darauf hin, dass das Volk für Extremforderungen der Strassenlobby wenig Verständnis hat und von partikulären Interessen diktierte Initiativbegehren oft deutlich zurückweist. Von daher wären die Initianten wohl gut beraten, wenn sie diese Initiativen noch vor der Abstimmung zurückziehen und ihre Zeit, ihre Energie und das viele Geld einem sinnvolleren Zweck widmen würden. Da ich mich diesbezüglich jedoch keinen Illusionen hingeben, bitte ich Sie im Namen der einstimmigen SP-Fraktion, dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zu folgen und die Initiativen zur Ablehnung zu empfehlen. Wir sind mit Ihnen, Herr Bundesrat Ogi, für Kontinuität. Aber nicht im Sinne mutlosen Zauderns oder gar des Stillstandes, sondern vielmehr im Sinne des kontinuierlichen Voranschreitens in Richtung einer kohärenten, umwelt- und menschenfreundlichen Gesamtverkehrs-, Energie- und Umweltpolitik.

Das ist doch unsere Mission, gleichsam unsere heilige Pflicht im Herzen dieses von dynamischem Wandel erfassten, guten alten Kontinentes Europa.

Wellauer: Ich bin Besitzer einer Lastwagenflotte von 20 schweren Lastwagen, die vorwiegend im Baugewerbe eingesetzt sind. Meine Firma ist Mitglied der Astag, des Verbandes der Schweizerischen Strassentransporteur. Ich glaube, damit meine Interessenbindungen dargelegt zu haben.

Ich bin gegen die heutige Lösung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Aber nun werden Sie erstaunt sein: Ich bin im heutigen Zeitpunkt nicht für die Abschaffung dieser pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Warum?

Wenn ich dagegen bin, so aus dem einfachen Grund, weil die heutige Lösung ungerecht ist. Sie nimmt zu wenig Rücksicht auf das Verursacherprinzip. Ich möchte Ihnen das an einem Beispiel erklären:

In der Baubranche werden Güter im Durchschnitt auf einer Distanz von 10 bis 20 km transportiert. Nach der heutigen Regelung muss für einen 28-Tonnen-Lastwagen mit einer Jahresleistung von 20 000 bis 30 000 km eine Abgabe von 3000 Franken entrichtet werden. Ein national oder international tätiger Transporteur bezahlt für einen Lastwagen mit der gleichen Tonnage dieselbe Jahrespauschale, obwohl dessen Lastwagen im Jahr 80 000 bis 100 000 km zurücklegt. Nach dem Verursacherprinzip ist diese Berechnungsart sowohl bezüglich Strassenkostenanteil wie auch aus Umweltbelastungsgründen ungerecht.

Schon bei der Einführung der Pauschalabgabe im Jahre 1984 wurde vom Bundesrat und auch hier im Parlament in Aussicht gestellt, bis 1994 werde eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingeführt. Der Bundesrat beabsichtigt nun, diese befristete Abgabe durch ein leistungsabhängiges System in eine dauerhafte, aber auch europaverträgliche Ordnung überzuführen. Die Vorstellungen der EG gehen in Richtung der Einführung von leistungsabhängigen Strassenbenutzungsabgaben nach dem Territorialprinzip.

Entsprechende Vorschläge des Bundesrates waren bereits in der Vernehmlassung. Wir hoffen, dass der Bundesrat den eidgenössischen Räten möglichst bald in einer Botschaft entsprechende Vorschläge unterbreitet. Die Astag ist ebenfalls

gegen die Beibehaltung der heutigen Schwerverkehrsabgabe. Sie könnte einer Schwerverkehrsabgabe nur zustimmen, wenn die entsprechende Besteuerung nach Massgabe des Territorialprinzips tatsächlich auch in der EG eingeführt würde. Dies schreibt sie dem Bundesrat in ihrem Vernehmlassungsbericht.

Die Zeit drängt also mit Blick auf die EG 91, und sie drängt auch wegen der Befristung der heutigen Schwerverkehrsabgabe bis 1994. Nach meiner Beurteilung wäre es falsch, heute die pauschale Schwerverkehrsabgabe abzuschaffen und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern in ein, zwei Jahren wieder eine europafähige Lösung vorzulegen. Dem Volk missfällt diese Hüst-und-Hott-Politik. Es würde mit Recht sagen: Jetzt machen sie in Bern doch wieder, was sie wollen.

Ich stelle Ihnen deshalb den Antrag, die Schwerverkehrsabgabe heute nicht abzuschaffen und dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Frey Walter: Sie werden froh sein, und ich bin es auch: Ich kann mich kurz fassen nach dem hervorragenden Votum des Kollegen Friderici, dem eigentlich nicht sehr viel hinzuzufügen ist.

Keine Angst, Herr Ammann, ich habe keine Illusionen! In einer Phase von Hochkonjunktur erträgt das Schweizer Volk ohne weiteres ein bisschen mehr oder ein bisschen weniger Steuern, scheint es mir manchmal. Ich persönlich habe also das Gefühl, die beiden Initiativen werden im Parlament wie auch im Volk abgelehnt werden. Alles andere wäre für mich eine freudige Ueberraschung.

Trotzdem bitte ich Sie, diesen beiden Initiativen zuzustimmen. Etwas, was falsch war, etwas, was falsch ist, wird nicht richtig, wenn man die Abschaffung bis 1994 verzögert. Wir haben die Möglichkeit, dieses falsche Steuerprinzip abzuschaffen.

Denken Sie daran, 1984, als das Schweizer Volk diese beiden Steuern gutgeheissen hat, waren wir mitten in der Waldsterben-Diskussion. Der Wald ist nicht gestorben, Gott sei Dank. Auch hat – nach Buwal ausgerechnet – bis 1994 der Fahrzeugverkehr in bezug auf seine Schadstoffemissionen ganz sicher nicht mehr den ersten Rang in der Schweiz. Auch die sachlichen Argumente, die man genannt hat, um dem Schweizer Volk diese Steuern schmackhaft zu machen, stimmen einfach nicht. Die Retorsionsmassnahmen sind eingetreten, 13 an der Zahl. Das Ausland zahlt die Schwerverkehrssteuer nicht, nur zu etwa 17,3 Prozent im Jahre 1989. Der Verkehr, der Strassentransport von Gütern, hat nicht abgenommen. Das Gegenteil ist der Fall. Der Güterverkehr hat sich verlagert auf kleinere, leichtere Nutzfahrzeuge. Davon habe ich persönlich profitiert. Es gibt mehr Verkehr auf den Strassen dank diesen Schwerverkehrsabgaben, und nicht weniger.

Gott sei Dank ist das bei der Autobahnvignette auf den sichersten Strassen, die wir anzubieten haben, nicht der Fall. Störend bei der Autobahnvignette ist jedoch, dass der Automobilist die Strasse, die er schon bezahlt hat, noch einmal bezahlen soll, ganz einfach mit dem Schielen auf das Portemonnaie des Ausländers. Man vergleicht dann auch Kraut und Rüben miteinander. Beispielsweise werden ja auch in Frankreich auf den Autobahnen Abgaben erhoben. Das stimmt schon. Nur werden dort die Autobahnen privatwirtschaftlich gebaut, und die Kosten müssen wieder zurückbezahlt werden. Der Schweizer hingegen hat seine Autobahnen bereits bezahlt.

In einem fünfminütigen Votum kann ich nicht auf die umstrittene Wegekostenrechnung eingehen. Das ist unmöglich. Nur soviel: 2 Milliarden Schweizerfranken schlummern in den Tresoren von Herrn Bundesrat Stich unverzinst dahin. Wäre das möglich, wenn der Strassenverkehr seine Kosten nicht decken würde? Oder wenn wir dann schon bei den Kostendeckungsgraden sind: Der öffentliche Verkehr auf der Strasse – die Autobusse – deckt seine Kosten gerade zu 10 Prozent. Vier von sechs Nutzfahrzeugkategorien haben aber eine Deckung von über 100 Prozent.

Fangen wir bei den ökologischen Gründen an: Nach Ständerat Ducret braucht ein Flugzeug für einen Sitz sechs Liter Treibstoff auf 100 Kilometer, der TGV vier Liter, unsere guten SBB zwei Liter, ein Autocar nicht einmal ganz einen Liter Treibstoff pro Sitz. Er muss aber trotzdem eine Abgabe von 500 Franken

bezahlen. Jeder Lastwagenbesitzer, ob er wenig oder viel fährt, zahlt 3000 Franken. Dies ist ein Aufruf zur Amortisation, also zur Zurücklegung von mehr Kilometern.

Europa 1992 hat noch keine Schwerverkehrsabgaben beschlossen. Im April wurde die Sitzung vertagt. Dies ist ein Faktum. Die deutsche sogenannte Schwerverkehrssteuer ist ein politischer Trick, weil die Deutschen zur gleichen Zeit die Strassenabgaben für die gleichen Nutzfahrzeughalter um den gleichen Betrag senken, also ist für den Nutzfahrzeughalter die ganze Geschichte kostenneutral.

Was wir uns eingehandelt haben, ist in einem sehr bedeutenden Wirtschaftszweig – die Schweiz ist und bleibt halt ein Transportland – eine Verminderung unserer Konkurrenzfähigkeit. Da möchte ich einfach ausrufen: «Lieber ein Ende des Schreckens als ein Schrecken ohne Ende.»

Stimmen Sie diesen beiden Initiativen zu.

Scherrer: Als Mitglied der Geschäftsleitung eines im internationalen Verkehr tätigen Transportunternehmens sehe ich mich von Berufs wegen mit der unglückseligen Schwerverkehrssteuer konfrontiert.

1984 hatte der Bundesrat dem Schweizervolk die Schwerverkehrssteuer mit dem Hinweis auf internationale Vereinbarungen und Verträge schmackhaft gemacht, welche durch diese Sondersteuer nicht tangiert würden. In der Zwischenzeit wissen wir es besser.

In mehreren europäischen Ländern werden nur gegen schweizerische Transportunternehmen nach wie vor Steuern erhoben, die als eigentliche Retorsionsmassnahmen zu betrachten sind, auch wenn der Bundesrat dies in der Antwort auf meine Motion von 1988 in Abrede stellt.

Auch die immer wiederkehrenden Schikanen am italienischen Zoll von Chiasso, mit Staus praktisch durch das ganze Tessin, sind eine indirekte Reaktion auf diesen dummen Schweizer Alleingang. Wenn es um die Erhaltung dieser transportgewerbe-feindlichen Sondersteuer geht, wird immer wieder die Strassenrechnung bemüht, welche angeblich eine Unterdeckung des Schwerverkehrs aufweist. Seriösere Berechnungen haben allerdings ergeben, dass der Schwerverkehr seine Wegekosten deckt. Die offizielle Berechnung allerdings muss aus politischen Gründen wohl eine Unterdeckung ergeben. Wo sonst würde man die Berechtigung für die Extrabelastung des Transportgewerbes hernehmen?

Nebenbei, Herr Bundesrat, wie steht es eigentlich mit der Kostendeckung des öffentlichen Verkehrs? Neuerdings wird auch auf die Schwerverkehrssteuer hingewiesen, welche Deutschland ab dem 1. Juli 1990 erheben will, um die Fortführung der Schweizer Steuer zu rechtfertigen. Dazu ist zu sagen, dass einerseits keine Dummheit gross genug ist, um nicht Nachahmer zu finden, andererseits die deutsche Steuer gegen die billigere ausländische Konkurrenz aus dem EG-Raum gerichtet ist, dem deutschen Transportunternehmer aber zurück-erstattet wird. Das ist in der Schweiz eben nicht der Fall.

Der Bundesrat behauptet zwar, die Konkurrenzfähigkeit des Schweizer Transportgewerbes sei im internationalen Verkehr nicht beeinträchtigt. Als im Transportgewerbe Tätiger habe ich andere Erfahrungen, Herr Bundesrat. Unsere EG-Konkurrenz fährt uns seit Jahren davon.

Die Schweizer Schwerverkehrssteuer muss zwar auch von den Ausländern entrichtet werden, jedoch nur in Form einer Tagespauschale. Sie bezahlen also nur dann, wenn sie in der Schweiz fahren. Wir Schweizer hingegen bezahlen mit der Pauschale auch an Tagen, wo unser Fahrzeug steht.

Als Konsequenz dieser Tatsache hat sich die Zahl der in der Schweiz verkehrenden ausländischen Nutzfahrzeuge in den letzten Jahren massiv erhöht. Diese Fahrzeuge genügen jedoch weder Schweizer Abgas- noch Lärmnormen. Unsere Bemühungen im Umweltschutz, die von linker und grüner Seite immer zitiert werden, lösen sich langsam, aber sicher in nichts auf.

Auch in bezug auf den Gesamtfahrzeugbestand wirkt sich die Schwerverkehrssteuer nachteilig aus. Seit dem 1. Januar 1985 hat die Güterverkehrsleistung in der Schweiz um 56 Prozent zugenommen. Die Zunahme der schweren Nutzfahrzeuge, welche der Schwerverkehrssteuer unterliegen, beträgt

hingegen nur 6 Prozent, die der Lieferwagen, für die keine Schwerverkehrssteuer entrichtet werden muss, hingegen sage und schreibe 79 Prozent. Sie können sich vorstellen, welche Auswirkungen dies auf den Gesamttreibstoffverbrauch und die Gesamtluftbelastung hat. Sie müssen sich nun endlich entscheiden, was Sie wollen: das Transportgewerbe zur Kasse bitten oder die Umwelt schützen. Beides zusammen geht einfach nicht!

Einige Ratskollegen meinen auch, man solle die Schwerverkehrssteuer als Trumpf in die EG-Verhandlungen einbringen. Das kommt mir vor wie das kleine Kind, welches glaubt, beim Schwarz-Peter-Spiel gewinne derjenige, welcher am Schluss den Schwarzen Peter in der Hand halte. Auch der Glaube, mit der Schwerverkehrssteuer würde der Güterverkehr auf die Schiene gezwungen, ist naiv. Dies scheitert in erster Linie an den kurzen Transportdistanzen in der Schweiz, in zweiter Linie an der fehlenden Kapazität der Schiene.

Die schweizerische Volkswirtschaft steht und fällt mit dem Strassentransportgewerbe. Ohne Lastwagen läuft in unserem Land gar nichts mehr. Von dem vom Strassentransport erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen spricht hingegen niemand. Mich erschreckt die Tatsache, wie seit Jahren unter verschiedenen Titeln versucht wird, das Strassentransportgewerbe systematisch kaputtzumachen. Heute haben wir mit der Annahme der Initiative über die Abschaffung der Schwerverkehrssteuer Gelegenheit, die negative Entwicklung zu korrigieren und damit wieder auf eine freiheitliche, realitätsbezogene Verkehrspolitik einzuschwenken.

Dreher: «An vielem fehlt's in dieser Welt. Hier aber geht's – wie meistens doch – um Geld.» Mit diesem leicht veränderten Zitat aus Faust II will ich auf den Boden der Wirklichkeit zurückfinden und sagen, worum es eigentlich geht. Ich werde mich dabei nur zur Autobahnvignette äussern: Die Autobahnvignette geht auf eine Initiative des Freisinnigen Schatz aus St. Gallen zurück. Wenn er nicht Urheber war, so war er doch erster Apologet. Es ging doch einzig und allein um eine zusätzliche fiskalische Massnahme – darum, Geld aus dem Strassenverkehr herauszupressen, und nur darum. Es ging weder um das Waldsterben noch um dessen Kinder, die «Luftvergiftung» und den «Treibhauseffekt», sondern einzig und allein um Geld. Folglich müssen wir über Geld reden. Es geht nicht um eine ökologische Debatte.

«Die Vignette dürfte jährlich etwa 250 bis 300 Millionen Franken einbringen. 200 bis 250 Millionen stammen von ausländischen und 50 Millionen von schweizerischen Fahrzeugen. Dies ist gerechtfertigt, weil beim Nationalstrassenbau unter anderem auch die Belastung durch den Transitverkehr der zahlreichen ausländischen Personenwagen berücksichtigt werden musste, die aus den Strassen besondere Vorteile ziehen.» So laut Bundesbüchlein, Erläuterungen des Bundesrates zur Volksabstimmung vom 26. Februar 1984, Seite 8. Die Realität sah dann etwas anders aus. Es sind nicht 250 bis 300 Millionen eingegangen, sondern etwa die Hälfte. Wenn man mir mit staatspolitischem Fingerspitzengefühl kommt, möchte ich darauf antworten: Das Schweizervolk hat keineswegs klar zur Vignette ja gesagt, sondern knapp. Ganze 53 Prozent der Bevölkerung haben sich dafür ausgesprochen. Es war nicht ein millionenschwerer Abstimmungskampf, sondern ein äusserst bescheidener Abstimmungskampf, weil man nämlich dachte, einem solchen Unsinn werde das Volk ohnehin nicht zustimmen.

Seitens der Parteien gab es zwei Nein-Parolen, le Parti libéral und die FOP, die damals noch für den Privatverkehr eingetreten sind.

1985 kamen so 150,5 Millionen zusammen; 1986 159,6; 1987 166; 1988 174; 1989 175. Das Schweizervolk hat von diesen Beträgen immer mehr als die Hälfte bezahlt. Hier ist der Ansatzpunkt meiner Argumentation. Es ist schlicht unmoralisch, wenn über falsche Zahlen vor einer Volksabstimmung – vielleicht frei erfundene Zahlen, vielleicht schlampig erarbeitete Zahlen – das Volk zu einer Entscheidung gebracht wird, dem es bei Vorliegen der effektiven Fakten nicht zugestimmt hätte. Dazu kam eine manifeste Ausländerfeindlichkeit, eine Europa-

feindlichkeit. Ich erinnere mich gut an die Inserate mit dem Aufruf: «Auch Ausländer sollen zahlen!»

Zum zweiten Punkt: Was zahlen wir denn effektiv für die Nationalstrassen? Die Rechtsgrundlage für die Erhebung des Treibstoffzollzuschlages für den Nationalstrassenbau sind Artikel 31ter der Bundesverfassung und Artikel 16 der Uebergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Hier sind 30 Rappen pro Liter festgeschrieben. Was kommt da zusammen? Wenn jemand im Jahr 20 000 Kilometer fährt und der Wagen 10 Liter auf 100 Kilometer verbraucht, bezahlt er 600 Franken an Treibstoffzollzuschlag für den Nationalstrassenbau. Wer 25 000 Kilometer fährt und 12 Liter verbraucht, zahlt 900 Franken. Das ist die Wirklichkeit. Die Ausländer, die alle in Chiasso tanken, bevor sie nach Italien fahren, weil der Benzinpreis in Italien höher ist, die in Basel oder Genf tanken, damit sie mit einem günstigeren Benzinpreis noch nach Hause kommen, zahlen alle die 30 Rappen pro Liter. Es ist folglich schlicht falsch, zu sagen, es brauche die 30 Franken, um die Strassenrechnung zu sichern. Das ist kompletter Unsinn!

Es geht auch mir nicht um die 30 Franken. Diese verschwinden, gemessen an den Gesamtkosten einer Automobilhaltung. Es geht mir darum, dass man nicht mit falschen Zahlen das Volk irreführt und zu einem Entscheid bringt, den es im Wissen um die Fakten nicht gefällt hätte! Die 53 Prozent wären so nicht zusammengekommen. Es wären vielleicht 49 oder noch weniger Prozente gewesen.

Ich komme nochmals zum staatspolitischen Fingerspitzengefühl, Herr Kollege Ammann. Es betrifft unsere welschen confédérés. Die Westschweiz hat ganz klar entschieden, dass sie die Vignette nicht will. Der Kanton Genf mit 69,2 Prozent Nein; der Kanton Jura mit 68,9 Prozent; Neuenburg mit 66,6 Prozent Nein; Wallis mit 65,6 Prozent Nein; Waadt mit 66,2 Prozent Nein und selbst Freiburg noch mit 56,1 Prozent Nein. Wo bleibt hier das staatspolitische Fingerspitzengefühl in der andauernden Majorisierung der Westschweizer Minderheit durch die Deutschschweizer Verbots- und Regelungsbedürfnisse? Haben Sie sich das auch schon gefragt? Bei der Tempo-Abstimmung war es nicht anders. Ich mache mir keine Illusionen, Sie werden natürlich diesen Initiativen nicht zustimmen. Es ist an sich auch belanglos, weil sie 1994 ohnehin auslaufen.

Es brauchte vier Jahre, um diese beiden Initiativen vor das Parlament zu bringen. Das ist ein anderes Kapitel. Sie wissen auch, dass der Bundesrat eine neue Abgabe vorbereitet. Er soll das machen. Wir werden schauen, wie die Volksabstimmung dann herauskommen wird.

M. Aguet: Les Suisses ont inventé ou, pour le moins, mis en place un système simple pour essayer d'équilibrer le compte routier. Ils ont inventé une taxe forfaitaire pour les poids lourds et la vignette pour les véhicules légers. Cette invention date du début des années quatre-vingts avec une décision prise en 1984; cela a été rappelé à plusieurs reprises. Pour que le peuple suisse et la majorité des cantons aient voté une nouvelle taxe, il faut bien croire que celle-ci avait beaucoup de qualités. C'est d'abord un compromis proposé à ceux qui veulent ou non payer les coûts qu'ils infligent à la communauté et à ceux qui, comme l'AST par exemple, montrent du doigt les charges que représentent les transports routiers: emprise sur le territoire, influence sur la santé ou dégâts écologiques.

L'invention de la vignette nous a évité des péages peu sympathiques que l'on rencontre chez nos voisins. Elle a aussi évité le développement d'une lourde administration. Qu'y a-t-il de plus simple sur le plan de l'encaissement que cette taxe qui s'achète comme un timbre-poste, valable pour la grande et la petite vitesse? Qu'y a-t-il de plus intelligent qu'après avoir encaissé le prix d'une première utilisation d'autoroute, on n'encaisse plus rien pendant tout le reste de l'année? Qu'y a-t-il de plus juste que de faire en sorte que les utilisateurs étrangers paient par ce moyen un peu plus, proportionnellement, que les Suisses pour l'utilisation de notre réseau autoroutier? Il est toujours facile de faire de la démagogie en demandant de faire tomber une taxe. Notre devoir est de faire en sorte que les services que nous fournissons soient payés par les utilisateurs,

les entreprises privées ne s'en sortiraient pas si elles n'avaient pas cette rigueur.

Le Conseil fédéral et la commission restent fermes sur les décisions prises en 1984; notre conseil doit en faire de même et recommander au peuple et aux cantons de rejeter ces deux initiatives.

Giger: Zur Offenlegung meiner Interessenbindung darf ich festhalten, dass ich von der Schwerverkehrsabgabe direkt betroffen bin. Wir haben verschiedene Nutzfahrzeuge und Transporteinrichtungen für Baustellen in unserem Betrieb, welche der Schwerverkehrsabgabe unterliegen. Ich gehöre also zur «Baulobby» im Sinne von Herrn Hafner, wie er das gestern im Zusammenhang mit dem Kredit für den Nationalstrassenbau mehrfach erwähnt hat. Ich darf jedoch festhalten, dass ich 1984 bei der Abstimmung über eine Schwerverkehrsabgabe ein Befürworter der Vorlage war, im guten Glauben, dass eine solche Abgabe ihre Berechtigung hat. Heute bin ich aufgrund der gemachten Erfahrungen allerdings vom Gegenteil überzeugt und unterstütze deshalb die Initiative.

Ich empfinde die Schwerverkehrsabgabe heute deshalb als ungerecht und hart, weil sie als Pauschale angewendet wird, wie etwa die Verkehrssteuer in den Kantonen. Derjenige, der 100 000 km pro Jahr zurücklegt, zahlt gleichviel Verkehrsabgaben wie derjenige, welcher nur 15 000 km zurücklegt. Setzt man diese Abgaben auf die gefahrenen Kilometer um, ergeben sich nicht unbedeutende Wettbewerbsverzerrungen.

Kommt hinzu, dass wir mit unseren Fahrzeugen bedeutend weniger die Autobahnen und Staatsstrassen benützen als vielmehr nur Gemeindestrassen. Diese werden bekanntlich ohne Mithilfe des Bundes finanziert. Besonders stossend ist diese Verkehrsabgabe für die sogenannten Muldenkipper, welche praktisch nie auf öffentlichen Strassen verkehren. Unsere Anhänger und Tieflader kommen überhaupt nur sporadisch zum Einsatz; im Winter stehen sie wochen-, ja sogar monatelang unbenützt herum. Die Verkehrsabgabe müssen wir aber trotzdem voll bezahlen.

Wer zum Beispiel in anderen Ländern die Strasse benützt, Tunnel- oder Autobahngebühren entrichten muss, bezahlt doch effektiv diese Abgaben nur, wenn er diese Verkehrseinrichtungen auch benutzt. Anders bei der Schwerverkehrsabgabe.

Dass nun das Ausland – ich denke an die Bundesrepublik Deutschland – unserem schlechten Beispiel folgt, war vorauszusehen. Die Retorsionsmassnahmen verschlechtern die Wettbewerbsbedingungen unseres Transportgewerbes sehr einschneidend. Wenn man einerseits im Europäischen Wirtschaftsraum Zollbarrieren abschaffen will, sollte man nicht auf der anderen Seite Transportschranken aufbauen.

Aus diesem Transportdilemma kommen wir nur heraus, wenn wir eine leistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer einführen. Wer die Strassen viel benutzt und damit auch die Umwelt belastet, soll mehr Abgaben entrichten; wer die Strassen weniger benutzt, soll einfach weniger bezahlen. Wie diese Messeinrichtungen einmal aussehen werden, beschäftigt wohl alle jene, die sich auf diesem Gebiet etwas auskennen.

Wenn sich diese Einrichtungen einfach bewerkstelligen liessen, wären wir sicher schon längst von der pauschalen Abgabe auf eine Leistungsmessung umgestiegen. Diese Datenerfassung wird so gestaltet sein müssen, dass wir nicht für jedes Fahrzeug einen Beamten mitfahren lassen müssen. Ich frage mich allerdings, wie diese Leistungserfassung wohl bei den Motorkarren und Anhängern aussehen wird.

Ein weiteres Kriterium für eine einwandfreie Verkehrsabgabe müsste gerechterweise ebenfalls in Betracht gezogen werden, nämlich welcher Art die transportierten Güter sind. Es dürfte doch ein Unterschied sein, ob ich wertvolle Güter von A nach B transportiere oder ob ich beispielsweise nur Aushubmaterial oder Schutt transportiere. Die einfachste und gerechteste Lösung vom administrativen Aufwand her wäre doch eine Erfassung über den Treibstoffzoll. Wer viel fährt und damit viel Treibstoff verbraucht und die Umwelt dementsprechend belastet, zahlt viel, wer weniger fährt, zahlt automatisch weniger. Kommt hinzu, dass mit einem Zollzuschlag der Fahrzeughalter an sparsamen und umweltfreundlichen Motoren inter-

essiert ist und sich eine Fahrweise zulegt, welche auf einen möglichst sparsamen Verbrauch ausgerichtet ist. Ich bin überzeugt, dass wir im künftigen Europa imstande sein werden, einen Einheitspreis für Treibstoff festzulegen, welcher uns die Handhabung einer gerechten Verkehrsabgabe wesentlich erleichtern wird.

Zum Abschluss wiederhole ich: Das heutige System der Schwerverkehrsabgabe ist sehr ungerecht; eine neue Lösung auf der Basis einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist dringend notwendig. Besser wäre noch eine Erfassung über den Treibstoffzoll – wie ich bereits ausführte. Bis es soweit ist, stelle ich mich gegen die Schwerverkehrsabgabe und bitte Sie deshalb, die Initiative zu unterstützen.

Fischer-Seengen: Eine starke Minderheit der freisinnigen Fraktion bittet Sie, diesen beiden Initiativen zuzustimmen.

Die Gegner fechten vor allem mit dem Argument, dass die heute gültige Regelung 1994 ausläuft und es wenig sinnvoll wäre, diese kurz vorher noch zu ändern. Ich muss zugeben, dass das ein gutes Argument ist. Die Argumente für die Abschaffung sind jedoch noch besser. Zwar hat das Volk seinerzeit diese Abgaben angenommen. Es ging allerdings von völlig anderen Voraussetzungen aus. Die Forderung nach Abschaffung im heutigen Zeitpunkt kann deshalb nicht als Zwangerei bezeichnet werden. Verkehrsabgaben, welche die Erwartungen nicht erfüllt haben, die zu ihrer Einführung führten; Verkehrsabgaben, die weit weniger ergiebig sind, als seinerzeit erwartet wurde; Verkehrsabgaben, die nicht vorwiegend von den Ausländern getragen werden, wie seinerzeit vorgegaukelt wurde, sondern weit überwiegend von den Schweizern bezahlt werden; Verkehrsabgaben, die ungerecht sind, weil sie auf unvollständigen Grundlagen beruhen und völlig undifferenziert sind; Verkehrsabgaben, welche uns in den Verhandlungen mit der EG nichts als Schwierigkeiten bereiten: sie müssen so rasch als möglich abgeschafft werden.

Ein Wort zur Strassenrechnung. Das Verursacherprinzip ist richtig. Die Strassen sollen von den Benützern bezahlt werden. Deshalb ist auch das Führen einer Strassenrechnung nötig. Allerdings sollte diese aktuell sein. Die letzten Zahlen datieren von 1985. Neue Zahlen sind nicht einmal auf der Abstimmung hin erhältlich. Ich habe ein solches Begehren in der Kommission gestellt. Es wurde mir gesagt, das sei nicht möglich. Der Bürger ist also gezwungen, seinen Entscheid aufgrund veralteter Unterlagen, aufgrund veralteter Zahlen zu fällen. Die Strassenrechnung sollte korrekt erstellt werden.

Der Schwerverkehr deckt seine Kosten fast vollständig, obwohl in der Strassenrechnung wesentliche Komponenten ausgeklammert sind.

Zu den Retorsionsmassnahmen des Auslands: Vorher wurde behauptet, es seien keine Retorsionsmassnahmen zu befürchten. Das Resultat ist anders. Wegen der Schwerverkehrsabgabe ist die Schweiz in 13 Ländern zum Teil schmerzhaften Retorsionsmassnahmen ausgesetzt. Es unterliegt keinem Zweifel, dass damit die Konkurrenzfähigkeit des Transportgewerbes schwer beeinträchtigt ist. Dazu kommen Schikanen für Fahrzeuge mit Schweizer Nummernschildern an Grenzübergängen.

Auch der Bundesrat ist zur Erkenntnis gekommen, dass bei Aufhebung der Schwerverkehrssteuer Retorsionsmassnahmen rückgängig gemacht würden, die Bürokratie mithin abgebaut würde. Er sagt auf Seite 19 der Botschaft: «Die Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe würde wohl bedeuten, dass die bilaterale Gegenseitigkeit mit den betreffenden Ländern wiederhergestellt wäre und schweizerische schwere Fahrzeuge somit von ausländischen Abgaben wieder befreit würden.»

Es wird auch mit dem Argument gefochten, die Aufhebung dieser Abgaben sei ein Signal in die falsche Richtung, sie bedeute eine Förderung des Strassenverkehrs. Davon kann keine Rede sein. Die Aufhebung wäre ein Signal in die richtige Richtung. Es wäre eine Demonstration der Schweiz, europakompatibel legislieren zu wollen, d. h. eine Regelung aufzuheben, die vom Ausland als reine Schikane empfunden wird.

Gegen eine Angleichung der schweizerischen Abgabepolitik

an europäische Normen ist nichts einzuwenden. Aber wir müssen endlich auf nichtkompatible schweizerische Sonderzügeleinen verzichten. Diese passen nicht mehr in die europäische Landschaft.

Ich bitte Sie deshalb, dem Schweizervolk zu empfehlen, diese Abgaben aufzuheben.

M. Cevey: Je m'adresse tout d'abord à M. Béguelin, rapporteur de langue française. En effet, le souci de valoriser les grands axes et la crainte de contournement de la Suisse que vous invoquez volontiers, cher collègue, lorsque vous parlez chemins de fer, ayez-les aussi lorsque vous parlez autoroutes! Je sais que d'autres pays, comme la France et l'Italie, rançonnent les usagers de leur réseau routier dont la construction et l'exploitation sont par ailleurs fondées sur d'autres assises financières.

En revanche, notre pays avait, jusqu'il y a quelques années encore, la réputation enviée d'un petit paradis où les touristes notamment bénéficiaient d'un traitement particulièrement libéral. La vignette a tout changé. J'admets qu'elle n'a peut-être pas entraîné tous les inconvénients énoncés à l'époque de son introduction par ses adversaires – j'en étais – mais il suffit de rentrer d'Allemagne par la grande transversale européenne Nord-Sud pour se rendre compte, avant Bâle, des hésitations, des perturbations, puis de l'agacement, voire la colère que suscite chez nos hôtes nordiques et allemands l'exigence de la vignette. Je fais régulièrement l'expérience de ces colonnes de véhicules dont les propriétaires devraient être heureux d'arriver en Suisse.

Mon professeur de droit fiscal insistait beaucoup, hélas! il y a longtemps déjà, sur les vices de tout système favorisant de manière directe ou indirecte la double imposition ou la double taxation. Il est incontestable que la perception des 30 francs de la vignette, si modique soit la somme, à côté de la part fiscale exigée à la colonne d'essence, provoque un tel vice.

J'admire beaucoup les efforts de M. Ogi, conseiller fédéral, dans les discussions très âpres et délicates qu'il mène avec ses homologues de la Communauté européenne, en ce qui concerne les liaisons transversales et le trafic combiné. Son obstination et son habileté devraient lui valoir un succès qui sera à l'avantage de tous les Suisses. J'en regrette d'autant plus la position qu'il doit défendre, pour des motifs vraisemblablement financiers au premier chef, dans le problème de la vignette et des taxes sur les poids lourds.

Qui peut raisonnablement prétendre qu'aucun touriste étranger ne prenne d'autres itinéraires que ceux des autoroutes et ne charge d'autant plus le réseau secondaire à cause de la vignette? Qui peut affirmer que celle-ci ne contribue en rien à dissuader certains de ces touristes de choisir la Suisse comme lieu de séjour ou d'étape? La vignette n'illustre-t-elle pas précisément, en effet, l'abandon volontaire et un peu masochiste, avouons-le, de ces vertus libérales dégagées du maximum de contraintes policières, vertus qui ont tant contribué à l'image avenante et attirante de l'Helvétie par contraste avec la plupart des autres destinations touristiques?

Cette image n'est heureusement pas encore totalement dégradée. Mais nous devons tout entreprendre pour la corriger dans le bon sens. La suppression de la vignette, dont il est juste de dire que l'introduction fut motivée pour beaucoup par un réflexe vaguement et presque inconsciemment xénophobe – souvenez-vous en Monsieur Aguet – nous en fournit l'occasion. Démagogie, puisque vous nous en accusez, peut aussi rimer avec xénophobie! Pour des motifs inverses, supprimons donc cette vignette. Notre tourisme et avec lui tous les usagers suisses comme étrangers de nos autoroutes s'en trouveront bien. Et aussi la réputation de la Suisse, pays de vacances, dont nous osons dire, dans notre propagande, «Switzerland the most beautiful country after yours», «la Suisse le plus beau pays après le vôtre», avec là, je le concède, un brin de démagogie!

Dernière précision, je ne fais pas de ce problème une source de différend entre Suisses allemands et Romands, Monsieur Dreher, mais la question n'en est pas moins d'importance nationale. Je vous invite à soutenir les initiatives.

Müller-Meilen: Beide Abgaben, die die Initiativen abschaffen wollen, laufen Ende 1994 ohnehin aus. Ihre Fortführung – in veränderter oder unveränderter Form – muss also auf jeden Fall dem Volk unterbreitet werden. Im Grunde ist es nur schon unter dem Gesichtspunkt der demokratischen Effizienz sinnwidrig, alle zwei Jahre über die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette abzustimmen.

Diese Initiativen sind im Grunde überflüssig, aber sie sind zustande gekommen, und deshalb haben wir sie zu behandeln. 1984 sind beide Abgaben gegen den heftigen Widerstand von Teilen von Volk und Ständen angenommen worden. Es hat eine intensive Abstimmungskampagne stattgefunden, Herr Dreher. Die Schwerverkehrsabgabe wurde deutlich angenommen mit etwa 1 250 000 Stimmen gegen 883 000, die Autobahnvignette aber nur knapp mit 1 132 000 gegen 1 005 000 Stimmen. Hier hat Herr Dreher recht gehabt.

Es haben sich nach der Abstimmung nicht alle Erwartungen erfüllt, und einige Versprechungen haben sich als falsch erwiesen. Die Erträge waren geringer, die Widerstände gegen die Schwerverkehrsabgabe in einigen Staaten grösser. Immerhin bringt sie 300 Millionen Franken ein. Aber auch das Klima hat sich seither geändert. Der Widerstand gegen die Autobahnvignette ist weitgehend verstummt. In anderen Staaten und auch in der EG wird über eine Schwerverkehrsabgabe beraten. In der Bundesrepublik steht die Einführung bevor.

Der Bundesrat denkt bei der Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe an eine leistungsabhängige Abgabe, und damit fällt einige Kritik weg. Er hat immer eine leistungsabhängige Abgabe verlangt!

Im Vernehmlassungsverfahren ergab sich eine klare Mehrheit für die Weiterführung beider Abgaben, aber auch für ihre Zweckbindung.

Wenn wir das Verursacherprinzip anerkennen, sind beide Abgaben nur so lange gerechtfertigt, als der Strassenverkehr seine Kosten nicht deckt. Das ist aufgrund der heutigen Strassenrechnung offensichtlich nicht der Fall, liegt doch eine Unterdeckung von 350 Millionen Franken vor. Die Strassenrechnung liegt allerdings immer etwas zurück, sie datiert von 1985, wie das bereits gesagt worden ist. Es stimmt also nicht, wie hier behauptet wurde, dass der Autofahrer seine Strassenkosten zweimal zahlt. Die Treibstoffzölle und auch die Verkehrsabgaben werden in der Strassenrechnung angerechnet.

Nun ist zwar die Strassenrechnung ein ewiger Zankapfel, ihre Adjustierung sozusagen eine Daueraufgabe. Wir haben aber hier vom gegenwärtigen Stand der Strassenrechnung auszugehen und können weder die sozialen Kosten – was zu einer Verewigung des Streits führen würde – noch die Wünsche der Automobilisten berücksichtigen und vorausnehmen, selbst wenn gewisse Anpassungen am Platze erscheinen.

Beide Abgaben sind heute also verkehrspolitisch zu rechtfertigen. Ich würde es für unsinnig halten, sie kurz vor einer möglichen Verbesserung, die ohnehin vors Volk kommen muss, abzuschaffen. Zudem muss wirklich – in doppelter Hinsicht – die Entwicklung in Europa abgewartet werden. Einmal sollte abgewartet werden, was die übrigen Länder auf diesem Gebiet in den nächsten Jahren unternehmen und was die EG vorzukehren gedenkt. Andererseits aber sollten in den jetzigen schwierigen Verhandlungen mit der EG über unseren künftigen Status in Europa nicht allfällige Trumpfkarten vorzeitig aus der Hand gegeben werden. Wir haben allen Grund, uns in diesen Verhandlungen so geschickt als nur möglich zu verhalten.

Aus all diesen Gründen lehne ich beide Initiativen ab.

Nebiker: Ich war seinerzeit Präsident der vorberatenden Kommission für die Strassenverkehrsabgaben und habe mich auch im Abstimmungskampf relativ stark engagiert; als die beiden Vorlagen angenommen worden sind, hatte ich natürlich Freude. Ich stehe heute noch zu ihnen, obschon auch ich Lastwagenbesitzer bin – nur das zu meiner Interessenslage. Damals haben finanzpolitische Gründe zur Einführung der Abgaben geführt, und zwar gehen die Abgaben auf eine Motion der Finanzkommission im Jahre 1978 zurück. Der erste Grund war der Finanzbedarf des Bundes – wir hatten damals erhebliche Defizite –, der zweite Grund war die Unterdeckung der Strassenrechnung, und der dritte Grund war das konsequente

Anwenden des Verursacherprinzips. Es ging nicht um eine Bestrafung des Strassenverkehrs, Herr Friderici, sondern es ging nur um die Anwendung des Verursacherprinzips. Interessant ist, dass diese Gründe auch heute noch gelten.

Zur Strassenrechnung. Auch heute noch – aufgrund neuerer Zahlen – weist die Strassenrechnung eine Unterdeckung auf. Natürlich ist die Strassenrechnung umstritten. Im Moment, wo man daraus Zahlungen ableitet, streitet man natürlich über die Methodik der Strassenrechnung. Zu einer Ueberdeckung kommt man nur, wenn man bei den Einnahmen der Strassenrechnung auch noch die Warenumsatzsteuer auf Treibstoffen und importierten Fahrzeugen gutschreibt. Das sind rund 800 Millionen Franken. Warenumsatzsteuern sind aber allgemeine Steuern, die man nicht gezielt der Strasse gutschreiben kann.

Zum Finanzbedarf. Wenn auch die Staatsrechnung relativ gut abschneidet, besteht ein entsprechender Finanzbedarf. Ich muss Sie daran erinnern, dass erhebliche Ausgaben im Verkehrsbereich notwendig sein werden. Dazu brauchen wir namentlich in Zukunft Mittel. Wenn zu Beginn der Einführung der Strassenabgaben die Schätzung auch zu optimistisch war, muss man heute doch feststellen, dass bis Ende der Uebergangsperioden aufgrund dieser Verkehrsabgaben gegen 3 Milliarden Franken eingegangen sind. Das ist kein Pappentstiel – hätten wir sie nicht, so würden sie in der Bundeskasse ganz sicher fehlen.

Zu den Problemen der jetzigen Abgaben. Die bestehenden Abgaben beruhen auf einer Uebergangslösung. Es sind bewusst pauschale Abgaben, und sie haben Fehler. Das haben wir schon bei der Einführung gewusst. Aber sie waren relativ einfach, und man konnte sie rasch einführen; es waren keine technischen Vorrichtungen notwendig, und die Akzeptanz war relativ gut.

Ich möchte nur darauf hinweisen, dass die pauschale Schwerverkehrsabgabe auf den Anregungen der Astag beruht. Sie hat diese Vorschläge eingebracht, und die Kommission ist ihnen gefolgt. Die genau gleichen Kreise bekämpfen nun diese Abgaben.

Es handelte sich bewusst um Uebergangslösungen; sie sollten durch differenzierte, zweckgebundene Abgaben abgelöst werden, sei es im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption oder heute im Rahmen von europäischen Lösungen. Aber so einfach, wie Herr Giger meint, ist es nicht mit solch differenzierten Verkehrsabgaben; auch diese haben es in sich. Zum Beispiel belasten kilometerabhängige Abgaben die Randgebiete stark, sie entlasten die Zentren, was staatspolitisch nicht gerade klug ist, oder die Ueberwälzung auf die Treibstoffabgaben ist nur beschränkt möglich, dies geht nämlich nur soweit, bis der schweizerische Treibstoff nicht teurer wird als der ausländische. Wenn wesentliche Preisdifferenzen bestehen, tankt nicht nur der Ausländer nicht mehr in der Schweiz, sondern der Schweizer tankt auch noch im Ausland. Das gäbe dann weniger Erträge.

Zur Akzeptanz der Abgaben. Wenn man heute auf den Strassen der Schweiz fährt, gewinnt man nicht den Eindruck, das Strassenverkehrsgewerbe oder die Automobilisten seien durch die Verkehrsabgabe notleidend geworden. Relativ gross ist die Akzeptanz. Natürlich bezahlt man nicht gerne Steuern. Ich auch nicht. Die Strassenverkehrsabgaben sind aber relativ einfach und relativ verständlich. Sie wurden nach einigen Turbulenzen auch akzeptiert und verstanden. Selbst im Ausland, wo wir scharf kritisiert wurden, will man nun ebenfalls Schwerverkehrsabgaben einführen, man hört, sie sollten europäisch kommen. Ausgerechnet in diesem Moment wollen wir die bei uns bereits eingeführten Abgaben abschaffen. Das wäre doch nicht klug!

Ich beantrage Ihnen, beide Initiativen abzulehnen und an den heute bestehenden Abgaben vorläufig festzuhalten. Dagegen aber, dass sie europakonform und zweckmässiger ausgestaltet werden, habe ich selbstverständlich nichts.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

M. Friderici: J'aimerais vous répondre, Monsieur Nebiker, qu'en 1984 je n'étais qu'un jeune impertinent et que je n'étais

pas encore membre de ce conseil. Je n'étais pas d'accord avec l'ASTAG et je l'ai fait savoir. L'ASTAG m'a rejoint aujourd'hui et j'en suis heureux. A cette époque-là, Monsieur Nebiker, vous n'étiez que transporteur et propriétaire de camions. Depuis, vous avez reçu un cadeau en remerciement de votre forfaiture, vous êtes membre du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux et vous ne l'avez pas déclaré. En cette qualité, vous êtes bien mal placé pour parler de la couverture des coûts puisque, je l'ai dit tout à l'heure, les chemins de fer ne couvrent que 10,74 pour cent des coûts d'infrastructure alors que pour la route nous en sommes à 92 pour cent. J'espère alors que, tout à l'heure, vous proposerez que les 70 millions de bénéfice qui passeront dans la caisse des chemins de fer soient accordés à la Confédération puisque cet argent sort des caisses de cette dernière déjà aujourd'hui. Je pense vous avoir répondu, Monsieur Nebiker.

J'aimerais interpellier maintenant M. Ogi. Monsieur le Conseiller fédéral, nous avons, tout au long de la matinée, repris une petite phrase qui n'a pas été comprise dans le message du Conseil fédéral et qui précise ceci: «La Commission de la Communauté tend vers une imputation intégrale des coûts d'infrastructure selon le principe de la territorialité.» Cela me paraît être clair. Or, aujourd'hui en Suisse, nous imputons déjà intégralement les frais de la route sur le compte routier. J'aimerais que vous déclariez, Monsieur Ogi, vous qui connaissez l'état des négociations aujourd'hui entre les pays de la Communauté, qu'aucune décision n'a encore été prise en matière de taxation selon le principe de la nationalité ou de la territorialité. On a parlé ici beaucoup trop longtemps de cette taxe qui serait déjà décidée par la Communauté alors que ce n'est pas le cas.

Herczog: Wir haben eine unzweideutige Rechtsgrundlage. Eines der wichtigsten Prinzipien des Umweltschutzgesetzes ist das Verursacherprinzip. Ich bin der Ansicht, dass wir bereits heute, wenn man die 30 Fränkchen anschaut, das Verursacherprinzip nicht einhalten. Ich bin aber einigermaßen erstaunt, wenn ich jetzt die sogenannte starke Minderheit der freisinnigen Fraktion höre, die, aus welchen Gründen auch immer, nicht die Kraft aufbringt, diesem Gesetz als Rechtsprinzip Nachachtung zu verschaffen; wenn ich höre, es sei ein bisschen ungerecht und es brauche mehr Europaverträglichkeit, und wenn dann diejenigen, die sonst ständig über die Einhaltung des Rechtsstaats reden, nicht die Kraft aufbringen, auch dort, wo es etwas weh tun könnte, dem Rechtsstaat Nachachtung zu verschaffen.

Das Verursacherprinzip ist in erster Linie eine Frage der Strassenrechnung. Die Aufrechnung des Verursacherprinzips muss weg von der Strassenrechnung; hier sind einsichtige Statistiken als Grundlage notwendig. Aus dem Jahre 1988 seien vier statistische Beispiele erwähnt.

1. Infrastrukturinvestitionen: Schiene 1,2 Milliarden Franken, Strasse 2,9 Milliarden Franken – Verhältnis 1 zu 3,1.
2. Netzlänge: Schiene 5000 km, Strasse 71 000 km – Verhältnis 1 zu 19,2.

3. Unfälle: Schiene 1988 360; Strasse 77 168 – Verhältnis 1 zu 217.

4. Flächenverbrauch, und zwar in der Ebene und nicht etagiert: Strassenfläche, Verkehrsflächenverbrauch pro Einwohner 120 m²; Wohnen pro Einwohner 25 m² – Verhältnis von 1 zu 4,8.

Wenn Sie jetzt lediglich die indirekten Steuern beim Strassenverkehr – die 30 Fränkchen Vignette – nehmen und Sie mit den Halbtaxabonnements vergleichen, die ich eigentlich auch noch günstig finde, ist natürlich das Verhältnis genau umgekehrt. Steuern zahlen wir selbstverständlich genauso für das öffentliche Verkehrsmittel wie für den Strassenverkehr. Es ist also genau umgekehrt: Das Verursacherprinzip kann nicht hochgerechnet werden von der Strassenrechnung. Auch die sozialen Kosten müssen berücksichtigt werden. Wir benötigen klare statistische Grundlagen, die ausweisen, dass das finanzielle, rechtliche und politische Verhältnis zwischen Strasse und Schiene bzw. privatem und öffentlichem Verkehr nicht eingehalten wird.

Zum Vorschlag von Herrn Giger. Wenn Sie einen leistungsabhängigen Treibstoffzollzuschlag erheben und die Zweckbindung der Treibstoffzölle beibehalten wollen, ist das natürlich – um es salopp zu sagen – ein bisschen schlitzohrig, weil die Opfersymmetrie ja nicht besteht. Damit ist selbstverständlich dem Verursacherprinzip nicht nachgelebt, weil diese Treibstoffzollgelder zweckgebunden in den Strassenverkehr, Privatverkehr fliessen. Das geht nicht. Man muss sich überlegen, wie das Verursacherprinzip neu «berechnet» werden kann.

Ich finde, die Strassenrechnung ist auch nicht das Gelbe vom Ei. Wir benötigen klare Statistiken, die ausweisen, dass dieses Verhältnis nicht besteht und wie es rechtmässig eingehalten wird; Statistiken, die aufzeigen, wie man dem Verursacherprinzip im Rahmen des Umweltschutzgesetzes politisch und rechtlich Nachachtung verschaffen kann.

Ich bitte Sie, beide Initiativen, die in diesem Sinne dem Gesetz widersprechen, abzulehnen.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Ruckstuhl: Obwohl die Schweiz im Gegensatz zu allen anderen Ländern – wie Herr Fischer von der Astag in der Kommission ausgeführt hat – in der Strassenrechnung keine Ausländerkategorie führt, ist leicht zu erkennen, dass dieser Teil der Strassenbenützer ohne Pflicht zu Vignette und Schwerverkehrsabgabe wenig bis gar nichts bezahlt für unsere Strassenkosten, wenn sie nicht Treibstoff tanken in der Schweiz. Mit der Vignette bezahlt der Strassenbenützer eine Art Tagespauschale, die zusätzlich für den ganzen Rest des Jahres Gültigkeit hat. Die befristete Einführung gleicht einer Teststrecke für ein gerechteres System ab 1994. Eine Aufhebung zum jetzigen Zeitpunkt wäre unvernünftig. Vielmehr sollte der Bundesrat die Zeit nutzen für eine bessere Lösung, entsprechend dem Votum von Herrn Kollege Wellauer.

Entschieden zurückweisen möchte ich die Vorwürfe der Herren Friderici, Dreher und Cevey. Sie haben behauptet, Ausländerfeindlichkeit und Fremdenhass hätten zu Vignette und Schwerverkehrssteuer geführt. Das trifft nicht zu. Es geht um die gerechte Verteilung der Kosten.

Ich bitte Sie, die beiden Initiativen abzulehnen.

Frau Diener, Berichterstatterin: Die Argumentation entsprach weitgehend der Argumentation der Kommission. Ich bin froh, und ich glaube, auch die Kommission ist froh, dass eine Mehrheit des Plenums sich doch klar für die Weiterführung dieser zwei Abgaben ausgesprochen hat.

Vielleicht noch ein Wort zur Frage, wieweit man die SBB-Rechnung mit der Strassenrechnung ins Gleis bringen kann. Ich glaube, die Strassenrechnung – so wie sie heute vorgelegt wird – ist mehrheitlich eine Baukostenrechnung. Die SBB-Rechnung ist klar eine Betriebsrechnung. In diesem Sinne können die beiden Rechnungen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es war aber aus verschiedenen Voten zu hören – und es entspricht auch der Meinung der Kommission –, dass es notwendig ist, zur Strassenrechnung bald einmal eine politische Diskussion führen zu können. Dieses Thema steht schon lange an, doch wurde es bis jetzt nicht aufgegriffen. Dieser Appell ist sehr wichtig, auch für Herrn Bundesrat Ogi. Er sollte forcieren, damit wir dieses Thema bald einmal in einer Kommission und im Plenum diskutieren können.

M. Béguelin, rapporteur: Je serai très bref. Il s'agit simplement de la comparaison faite à plusieurs reprises entre le compte routier et celui des CFF. Les deux comptes ne sont pas comparables: le premier est un compte de dépenses alors que le second est un compte d'exploitation qui englobe tous les véhicules. Cela apparaît d'ailleurs très clairement à la page 7 du message sur les comptes et les rapports de gestion des CFF.

Bundesrat Ogi: Ich weiss es, und es ist mehrmals gesagt worden: Abgaben sind immer unangenehm. Ich begreife, was

Herr Friderici gesagt hat. Ich begreife auch, was Herr Nebiker gesagt hat. Beide Herren sind Lastwagenbesitzer, trotzdem haben sie zur Schwerverkehrsabgabe und zur Autobahnvignette ein unterschiedliches Verhältnis.

Volk und Stände haben 1984 diesen Vorlagen zugestimmt. Da gibt es kein Wenn und Aber. Das Resultat ist klar, und wir dürfen es nicht nur im Rückspiegel betrachten, wir müssen es zur Kenntnis nehmen. Das Volk hat ja bekanntlich immer recht.

Beide Abgaben sind auf zehn Jahre befristet. Sie würden also 1994 auslaufen, wenn nichts geschieht. Jetzt bereits die Uebung abbrechen, jetzt bereits Signale in die falsche Richtung geben, das wäre höchst ungeschickt und aus taktischen Ueberlegungen auch völlig falsch.

Wir stehen – das ist mehrmals gesagt worden – vor wichtigen Europaverhandlungen, und wir sollten unser Pfand nicht aus der Hand geben. Wir sollten ein möglichst geschicktes Verhalten an den Tag legen, wie das Herr Nationalrat Müller-Meilen zum Ausdruck gebracht hat.

Der Bundesrat hat die Absicht, die beiden Abgaben über das Jahr 1994 hinaus beizubehalten. Aber einige Elemente müssen – aufgrund der Diskussion und aufgrund der Erfahrungen – angepasst und verbessert werden. So sollen die Schwerverkehrsabgabe und die Vignette künftig – wie das auch mehrmals gewünscht worden ist – zweckgebunden für die Strassenbedürfnisse eingesetzt werden. Die Vignette – so sind wenigstens unsere Vorstellungen – soll aber in etwa in der heutigen Form beibehalten werden. Die Schwerverkehrsabgabe soll künftig leistungsabhängig, d. h. nach Kilometerleistungen, erhoben werden.

Ich bin mir bewusst, dass diese Kilometerleistung noch zu reden geben wird. Auch das Erheben dieser Leistung ist nicht ganz einfach. Für beide Abgaben sollen ungefähr die heutigen Grössenordnungen der Einnahmen beibehalten werden. Es geht also um einen Betrag von rund 300 Millionen Franken.

Mein Departement hat im letzten Winter eine Vernehmlassung über die Beibehaltung und Neugestaltung der Verkehrsabgaben durchgeführt. Die Auswertung ist zurzeit noch im Gange. Aber der Grundtenor der Antworten bestätigt unsere Absichten.

Ich bestätige die Aussage von Herrn Nationalrat Müller-Meilen und kann dazu folgendes sagen: 25 Kantone haben geantwortet, acht Parteien, sechs noch nicht – immerhin überraschend –, und 33 Verbände. Die wichtigsten Resultate im Telegrammstil sind die folgenden: Vignette und Schwerverkehrsabgaben sollen beibehalten werden.

Die Erträge beider Abgaben sollen künftig zweckgebunden verwendet, die Schwerverkehrsabgabe soll leistungsabhängig erhoben werden, allerdings in Abstimmung mit der EG – darauf werde ich selbstverständlich noch kommen, Herr Friderici. Sie soll europafähig gestaltet werden, so wie das Herr Nationalrat Wellauer in seinem Votum gefordert hat. Mehrheitlich verworfen werden dagegen die Vorschläge betreffend Umlegung der Vignette auf den Treibstoffzoll und Erhebung eines Emissionszuschlages auf der Schwerverkehrsabgabe. Das sind – im Telegrammstil – die ersten Resultate der Vernehmlassung.

Wie der Bundesrat, so stellen die meisten Antworten die Anpassung an eine EG-kooordinierte Abgabe in den Vordergrund. Hier möchte ich zu dem, was Herr Friderici ganz am Schluss gesagt hat, festhalten: Von der EG-Kommission ist die Einführung einer territorialen, leistungsabhängigen Strassenverkehrsabgabe vorgesehen. Aber sie ist noch nicht beschlossen, das ist richtig. Gewisse EG-Staaten, beispielsweise Italien und Belgien, opponieren in der Kommission sehr hart gegen diese Absichten. Um die Sache in Gang zu bringen, ist möglicherweise die BRD vorgeprellt. Ich interpretiere das wenigstens so.

Nun zurück zu den Initiativen. Der Ständerat hat am 26. September 1989 die Initiativen überwältigend zur Ablehnung empfohlen. Ich darf Ihnen die Resultate zur Kenntnis bringen: die Initiative zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe mit 30 zu 4 Stimmen und die Initiative zur Abschaffung der Vignette mit 33 zu 2 Stimmen, also ein ganz klares Resultat. Die Diskussion im Ständerat hat auch gezeigt, dass die beiden Initiativen wenigstens zum heutigen Zeitpunkt quer in der verkehrspolitischen Landschaft stehen. Wie schon Frau Kommis-

sionspräsidentin Diener und Herr Nationalrat Béguelin erwähnt haben, ist auch Ihre Kommission mehrheitlich dieser Meinung.

Der Bundesrat empfiehlt Ihnen, die Initiativen abzulehnen. Dies vor allem aus vier Gründen. Frau Nationalrätin Diener hat drei erwähnt. Ich möchte sie stichwortartig noch einmal in Erinnerung rufen:

1. Weil der Strassenverkehr seine Kosten decken sollte;
2. Weil die Abstimmung mit dem Ausland nötig erscheint;
3. Weil die Wahrung der Kontinuität in der Verkehrspolitik, also keine Hüst-und-Hott-Politik, angestrebt werden muss;
4. Aus taktischen Gründen. Diese taktischen Gründe sollten jetzt nicht ausser acht gelassen werden.

Herr Ammann hat uns Zaudern vorgeworfen; Herr Ammann hat uns im Stillstand gesehen. Wir sind nicht die Mutlosen, Herr Ammann. Wir machen das, was uns politisch machbar erscheint. Und wenn Sie jetzt die ganze Diskussion zusammenfassen, sehen Sie, ist es wohl der gangbare Weg, den wir gewählt haben. Wenn Sie schon von Mut sprechen: Ich werde dann auf Ihren Mut zählen, wenn es darum geht, die Neat zu realisieren. Und wenn es die Ihnen bekannte Verkehrsformel 4/4/3 zu realisieren gilt, werde ich Mut erwarten von Herrn Nationalrat Ammann und der Sozialdemokratischen Partei.

Ich komme zu den Kostendeckungen: Ich habe bereits gesagt, der Verkehr sollte die Kosten decken, vor allem im Güterverkehr. Dies ist volkswirtschaftlich notwendig. Der Massstab dafür ist die Strassenrechnung, und hier – das haben wir heute morgen auch gehört – wissen wir: Man kann eine Rechnung vorlegen, wie man will, sie wird diskutiert. Gleich wie dieses Glas Wasser, für einige ist es halb voll, und für die andern ist es halb leer. So ist es mit der Strassenrechnung. Den einen kommt der Strassenverkehr zu gut weg, den anderen zu schlecht. Wir haben die Rechnung Anfang 1980 revidiert, modernisiert, den kritischen Bemerkungen angepasst, die berechtigten Forderungen der Strassenverbände berücksichtigt, und man kann nun sagen: Die Strassenrechnung ist heute die Steuerbilanz der Strasse.

Sogenannte soziale Kosten und Nutzen, Frau Nationalrätin Leutenegger Oberholzer, sind in diesen Rechnungen, wie Sie gesagt haben, noch nicht enthalten. Es wird auch sehr schwierig sein, hier einen Konsens zu finden, wie weit man gehen kann. Selbst nach dieser Rechnung, also ohne Einbezug der sozialen Kosten und Nutzen, deckt der Strassenverkehr die verursachten Kosten nicht.

Herr Nationalrat Wanner hat vom Bundesrat völlige Transparenz verlangt. Wir möchten diese Transparenz geben, aber sie ist nicht so einfach zu haben. Es ist ein politischer Preis. Aber ich bin froh, dass ich immerhin schon über eine Vorauswertung der Strassenrechnung für 1987 verfüge.

Die bereinigten Ergebnisse werden etwa Ende Juli vorliegen. Aber nach den ersten provisorischen Ergebnissen beträgt die Unterdeckung der Strassenrechnung für 1987, inklusive die beiden Abgaben, immer noch fast 7 Prozent, sie hat sich also etwas reduziert. Diese 7 Prozent machen in etwa 310 Millionen Franken aus. Die Unterdeckung würde bei den abgabepflichtigen Fahrzeugen ohne Schwerverkehrsabgabe und ohne Autobahnvignette 510 Millionen Franken betragen. Wie gesagt – ich lege Wert darauf –, das ist eine erste provisorische Analyse der Strassenrechnung 1987.

Noch einige Worte zur Koordination mit dem Ausland. Die schweizerischen Abgaben sind massvoll. Sie liegen deutlich unter ähnlichen Abgaben unserer Nachbarländer, etwa den Autobahngebühren – wir dürfen sie bei dieser Diskussion nicht vergessen – Frankreichs oder Italiens. Und was sehr wichtig erscheint und hier überhaupt nicht beachtet wurde: Schweizer und Ausländer werden gleich behandelt.

Die Einführung der Schwerverkehrsabgaben hat im Ausland – das kann ich bestätigen – teilweise zu Kritik geführt, und diese Kritik ist verständlich. Sie betraf vor allem den pauschalen Charakter der Abgabe. Diesen pauschalen Charakter wollen wir jetzt anpassen und korrigieren.

Seinerzeit haben vor allem die Ostblockstaaten scharf reagiert. Dies dürfte sich nach dem dort geschehenen spektakulären Wandel ändern.

Der Bundesrat will die Schwerverkehrsabgabe künftig nach

den gefahrenen Kilometern – wie das Herr Nationalrat Giger vorgeschlagen hat – bemessen.

Nun hat der Deutsche Bundestag kürzlich beschlossen, auf den kommenden 1. Juli eine Schwerverkehrsabgabe einzuführen, dem schweizerischen Muster recht ähnlich. Also war das, was man bei uns 1985 eingeführt hat, nicht so schlecht, wenn es sechs Jahre später von den Deutschen imitiert wird. Die deutsche Abgabe beträgt zwischen 1000 und 9000 DM.

Wir haben inzwischen mit den Vertretern der bundesdeutschen Regierung verhandelt. Die Deutschen haben zugesichert, die bisherige, spiegelbildliche Teilkraftfahrzeugsteuer auf Schweizer Fahrzeugen aufzuheben. Darauf haben wir insistiert, und wir sind froh, dass man uns diese Aufhebung auf den 1. Juli zugesichert hat. Dann werden die Auswirkungen auf die Schweizer Transporteure im Schnitt – so meinen wir – tragbar sein.

Auch die EG will längerfristig eine Abgabe auf dem Schwerverkehr erheben, und das nach dem Territorialprinzip. Es ist aber wichtig, dass diese Gebühren dann auch europaweit harmonisiert werden. Dies ist vor allem ein Anliegen des Bundesrates. Er will mit der Revision der Abgaben die Europaverträglichkeit sicherstellen, wobei wir auf die klaren Vorstellungen hinter dieser Europagebühr – wenn ich das so nennen darf – noch immer warten.

Schliesslich zum Punkt 3, zur Kontinuität in der Verkehrspolitik: Volk und Stände haben beide Abgaben angenommen. Dabei wurde bewusst eine Befristung der Abgaben auf zehn Jahre gewählt, um sich in der Zwischenzeit Gedanken über eine bessere Lösung machen zu können. Besonders die Schwerverkehrsabgabe ist eine wichtige, flankierende Massnahme der Gesamtverkehrspolitik. Sie hilft, Wettbewerbsverzerrungen abzubauen, und beeinflusst auch den von ihnen immer wieder angesprochenen Modal split.

Dadurch werden die grossen Investitionen in den öffentlichen Verkehr unterstützt. Ich denke hier an die «Bahn 2000». Ich denke an «Bus 2000», und ich denke auch an die Neat, wo der Bundesrat vorgesehen hat, 25 Prozent dieses 10-Milliarden-Projektes (zum heutigen Zeitpunkt gerechnet) mit Treibstoffzollgeldern zu finanzieren.

Gerade das Neat-Konzept, das Sie hoffentlich bald behandeln werden, bewahrt unser Land vor der ausländischen Lastwagenlawine, weil wir mit der Neat jährlich 3 bis 4 Millionen Lastwagen von der Strasse auf die Schiene verlegen können.

Schliesslich müssen wir auch das Luftreinhalte-Konzept verwirklichen. Dafür bräuchten wir sehr rasch saubere Luft, ich darf auch sagen: etwas weniger Lastwagen. Wir streben keine Zwangsmassnahmen, keine Verbote oder Gebote an, sondern – wenn Sie wollen – Marktwirtschaft.

Schliesslich noch zur Idee eines Gegenvorschlages: Der Bundesrat verzichtet auf einen Gegenvorschlag. Der politische Spielraum ist dafür zu eng. Bis 1994 soll vielmehr ein nahtloser Übergang zu den revidierten Abgaben sichergestellt werden – so hoffen wir –, in der Art und im Zeitpunkt der Einführung abgestimmt auf Europa.

Ich möchte noch auf einige mir wichtig scheinende Fragen kurz antworten: Es wurden Retorsionsmassnahmen erwähnt. Aufgrund unserer Beurteilung sind uns Retorsionsabgaben im rechtlichen Sinne nicht bekannt. Es trifft aber zu, dass für schweizerische Transporte seit 1985 in einigen europäischen Ländern im nationalen Recht vorgesehene Steuern oder Gebühren bezahlt werden mussten.

Aber wenn Herr Scherrer beispielsweise von den Schwierigkeiten am Zoll spricht, muss ich ihm sagen: Diese Schwierigkeiten am Zoll in Chiasso haben keinen Zusammenhang mit der Schwerverkehrsabgabe. Sie haben sozial- und arbeitsmarktpolitische Gründe. Ich rufe Herrn Scherrer in Erinnerung, dass z. B. auch am Brenner Abfertigungsprobleme bestehen. Im übrigen wissen Sie, Herr Scherrer, ganz genau, dass die schweizerischen Transporteure die Schwerverkehrsabgabe zurückerstattet erhalten, wenn sie im Ausland fahren. Sie wirkt also nicht wettbewerbsverzerrend. Ich möchte auch sagen, dass es gelungen ist, einige dieser angedrohten Taxen zu verhindern, beispielsweise die «taxe compensatoire» der Franzosen. Seitdem wir die Grenzzonengebühr aufgegeben haben, sind die Franzosen bereit, auf die vorgesehene Einführung der «taxe compensatoire» zu verzichten. Das wenigstens hat mir

mein Kollege und Verkehrsminister Delebarre am 28./29. Mai in Basel und Mülhausen bestätigt.

Zu Herrn Friderici in bezug auf Oesterreich: Herr Friderici, Oesterreich kennt die 38-Tonnen-, nicht die 40-Tonnen-Grenze, wie Sie behauptet haben. Oesterreich hatte eine ganz andere Verkehrspolitik. Man muss das auch geschichtlich analysieren. Oesterreich wollte seinerzeit den Schwerverkehr. Oesterreich wollte Transitverkehr auf der Strasse, um die Wirtschaft zu fördern. Heute hat Oesterreich die Weichen wieder umgestellt und läuft auf ähnlichen Wegen – um nicht zu sagen Schienen – wie die Schweiz.

Zum Oekobonus: Dieser wurde von Herrn Nationalrat Zwygart angesprochen. Die Belastung der gefahrenen Kilometer für alle PW und die Rückverteilung der Einnahmen auf die Bevölkerung wären die Idee, also eine Mehrbelastung für den Vielfahrer und eine Entlastung für den Wenigfahrer.

Herr Zwygart, der Bundesrat hat am 23. August 1989 dem Eidgenössischen Departement des Innern den Auftrag gegewirbt, die Einführung eines Oekobonus als eine mögliche Massnahme im Rahmen des Luftreinhaltekonzeptes zu prüfen. Der Bundesrat wird noch vor oder unmittelbar nach den Ferien einen ersten Bericht über den Oekobonus und eine Beurteilung seiner Möglichkeiten erhalten.

In bezug auf die Kosten und die Abgaben wurden verschiedene Zahlen erwähnt.

Die Einnahmen, die der Bund aus der Schwerverkehrsabgabe und der Vignette verzeichnet, sind folgende:

Die Einnahmen 1988 aus den Schwerverkehrsabgaben betrugen 125 Millionen Franken. Die Ausländer haben 16 Prozent und die Schweizer 84 Prozent beigetragen.

Bei der Vignette waren es 174 Millionen Franken. Hier beträgt der Anteil der Schweizer etwas unter 50 Prozent und derjenige der Ausländer knapp über 50 Prozent.

Schliesslich noch zur Treibstoffzollidee: Diese ist an und für sich, Herr Giger, eine richtige Idee. Aber ausländische Fahrzeuge würden nicht mehr erfasst, sie würden in der Schweiz nicht mehr tanken. Sie würden die Schweiz zum Nulltarif durchfahren. Und Schweizer würden – teilweise wenigstens, wenn sie im Grenzraum wohnen – im Ausland tanken. Die Idee wird sicher noch geprüft werden müssen, aber wie Sie sehen, gibt es einige Schwierigkeiten.

Nachdem Herr Friderici Herrn Staatsrat Marty mit seinem 40-Tonnen-Korridor angesprochen hat, möchte ich auch noch etwas dazu sagen.

Ich meine und nehme an, dass Herr Staatsrat Marty uns mit seinen Ideen helfen will, die verkehrspolitischen Probleme zu lösen. Aber diese Idee ist nicht realisierbar; sie ist nicht machbar. Herr Staatsrat Marty hat möglicherweise die Tonnagen unterschätzt, die auf uns zukommen würden; wir könnten davon in der Praxis überrollt werden. Die ganze Entwicklung im Osten wird uns mehr Verkehr bringen, und wir müssen uns darauf einstellen, mittel- und langfristig diesen Verkehr zu bewältigen. Es gibt für unser Land und seine Gegebenheiten nur eine Lösung: das ist die neue Verkehrsphilosophie des kombinierten Verkehrs Schiene-Strasse. Da dürfen wir nicht mit einem kurzfristigen 40-Tonnen-Korridor auf der Strasse unglaubwürdig werden; das geht nicht.

Wenn Herr Staatsrat Marty über den Gotthard steigt und die Urner fragt, so werden diese seiner Idee sicher nicht zustimmen. Wir sollten in der Verkehrspolitik glaubwürdig bleiben, und wir sollten nicht falsche Signale geben. Diese falschen Signale würden zu Investitionen in die falsche Richtung führen. Deshalb möchte ich Sie bitten, die heutige Verkehrspolitik zu bestätigen.

Es kommt dazu, dass die Vorschläge von Herrn Staatsrat Marty – die sicher gut gemeint sind – zu grosser Bürokratie führen würden. Ich bin sehr überrascht, dass Herr Friderici diesen Vorschlag aufgenommen hat. Wenn wir kontingentieren, müssen wir an der Grenze hinter jeden Lastwagen, wie das heute gesagt wurde, einen Beamten stellen, damit diese Kontingente eingehalten werden.

Wir können also das Problem so nicht lösen. Wir müssen mittel- und langfristig zu glaubwürdigen und guten Lösungen finden und nicht jetzt plötzlich wieder auf einen anderen Dampfer umsteigen.

Ich komme zum Schluss und fasse zusammen. Der Bundesrat beantragt Ihnen, wie im Ständerat, die beiden Initiativen von Herrn Böhi aus verschiedenen Gründen ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

Ich wiederhole die wichtigsten Gründe:

Die Initiativen widersprechen der Idee der verursachergerechten Kostendeckung im Strassenverkehr.

Sie stimmen nicht überein mit den internationalen Bestrebungen bei der Strassenfinanzierung.

Sie widersprechen den Bemühungen, den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Sie kompromittieren die Transitpolitik der Schweiz. Bitte beachten Sie das ganz besonders, und denken Sie daran, was ich zur Idee von Herrn Staatsrat Marty gesagt habe. Sie würden damit unsere Verhandlungsposition gegenüber der EG schwächen, und das würde uns nicht weiterbringen.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat zu folgen und die beiden Initiativen abzulehnen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

A. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe»

A. Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «pour la suppression de la taxe sur les poids lourds»

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey, Theubet)

.... die Initiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey, Theubet)

.... d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	110 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	38 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	116 Stimmen
Dagegen	35 Stimmen

B. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «zur Abschaffung der Autobahnvignette»

B. Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «pour la suppression de la vignette routière»

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey)

.... die Initiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey)

.... d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	114 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	34 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	105 Stimmen
Dagegen	32 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

90.029

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1989

CFF. Gestion et comptes 1989

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. April 1990 (BBl II, 697)

Message et projet d'arrêté du 25 avril 1990 (FF II, 654)

Bericht und Rechnungen der SBB vom 30. März 1990

Rapport et comptes des CFF du 30 mars 1990

Bezug bei der Generaldirektion SBB,

Hochschulstrasse 6, 3030 Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,

Hochschulstrasse 6, 3030 Berne

Beschluss des Ständerates vom 6. Juni 1990

Décision du Conseil des Etats du 6 juin 1990

Frau **Diener**, Berichterstatterin: Wir haben heute morgen einen verkehrspolitischen Marathon zu bestreiten und einen breiten Tour d'horizon. Wir haben bereits zu den Strassenverkehrsabgaben gesprochen, jetzt kommt die SBB-Rechnung, und falls die Zeit noch reicht, werden wir noch über die Beiträge für die KTU sprechen.

Die Verkehrskommission des Nationalrates hat das Geschäft, nämlich Geschäftsbericht und Rechnungen der SBB für 1989, am 15. Mai behandelt und mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass die SBB 1989 ihren unternehmerischen Auftrag dank Rekordergebnissen im Personen- und Güterverkehr erfüllen konnten. Allerdings wird die Rechnung 1989 der SBB den Bund – einschliesslich die Tarifierleichterungen – mit rund 1,46 Milliarden Franken belasten. Ich will auf die Details etwas näher eingehen.

Mit dem Voranschlag 1989 haben Bundesrat und Parlament den SBB das unternehmerische Ziel gesetzt, den Rechnungsausgleich zu erzielen bei einer zum voraus festgelegten Abgeltung für gewirtschaftliche Leistungen von 559 Millio-

Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette. Volksinitiativen

Suppression de la taxe sur les poids lourds et de la vignette routière. Initiatives populaires

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.040
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	966-980
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 665

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.