

Siebente Sitzung – Septième séance

Mittwoch, 10. Dezember 1997

Mercredi 10 décembre 1997

08.35 h

Vorsitz – Présidence: Leuenberger Ernst (S, SO)

96.077

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Bundesgesetz

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

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 2152 hier vor – Voir page 2152 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 8. Dezember 1997

Décision du Conseil des Etats du 8 décembre 1997

Präsident: Gemäss Tagesordnung ist dieses Geschäft in Kategorie IV zu behandeln. Herr Binder schlägt mit einem Ordnungsantrag Behandlung in Kategorie III vor. Ich empfehle Ihnen, diesem Ordnungsantrag stillschweigend zuzustimmen. – Sie sind damit einverstanden.

Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

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

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Sprecher der Minderheit: Eines der wesentlichen Ziele unserer Verkehrspolitik ist ja die Verlagerung des Gütertransportes von der Strasse auf die Schiene. Der kombinierte Verkehr ist – und das ist allgemein anerkannt – ein geeignetes Mittel hierzu. Nun sind aber die Zu- und Wegtransporte von den Terminals, bei denen dieser kombinierte Verkehr erst recht einsetzen kann, Teil dieser Transportart; sie sind Teil dieser Verlagerung, sie sind Teil dieser Strategie. Der Ständerat will auch diese Zu- und Wegtransporte mit der LSVA belasten. Dies bedeutet ohne Zweifel eine Erschwerung der Umlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene. Es bedeutet eine Behinderung des kombinierten Verkehrs. Es bedeutet die Erschwerung des Erreichens unserer verkehrspolitischen Ziele. Unser Rat hat deshalb zu Recht auf die Belastung dieser Zu- und Wegtransporte mit der LSVA verzichtet. Das war ein kluger, ein konsequenter Entscheid.

Nun machen der Ständerat und die Kommissionmehrheit geltend, dass in Absatz 1 dieses Artikels statuiert sei, der Bundesrat könne Ausnahmen erlassen. Das trifft zwar zu, aber ich habe den Eindruck, angesichts der Finanzlage des Bundes und der allgemeinen Haltung des Bundesrates ist es schwer vorstellbar, dass der Bundesrat freiwillig solche verkehrspolitisch absolut notwendigen Ausnahmeregelungen treffen wird. Es ist deshalb zweifellos richtig, dass die Abgabepflicht und die entsprechenden Ausnahmen klipp und klar im Gesetz geregelt werden.

Im weiteren wird die Frage der Praktikabilität dieser Regelung aufgeworfen. Diese wurde in der Kommission eingehend diskutiert und durchaus als lösbar bezeichnet. Eine Kontrolle, damit kein Missbrauch stattfindet, ist mit einfachen

Mitteln möglich, beispielsweise mit einer speziellen Vignette für die entsprechenden Fahrzeuge oder gar – wie in Deutschland – mit speziellen Nummernschildern. Im übrigen wäre die Schweiz nicht etwa ein Ausnahmefall; andere Länder in Europa haben gleiche oder ähnliche Regelungen getroffen, z. B. wie erwähnt Deutschland, aber auch Schweden.

Im Interesse der Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bitte ich Sie, nicht von Ihrem seinerzeit gefassten Beschluss abzuweichen und daran festzuhalten.

Hämmerle Andrea (S, GR), Sprecher der Minderheit: Die Höhe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist unzweideutig der Kernpunkt des Gesetzes. Es könnte sich lohnen, darüber noch einmal nachzudenken, bevor wir den «Basar» verlassen.

Welches sind die Kriterien, die für die Höhe der Abgabe massgebend sind? Erstes Kriterium ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Das zweite Kriterium: Wir müssen den Produktivitätsgewinn, den die Lastwagen bei der Zulassung von «40-Tönnern» erzielen, kompensieren. Das dritte Kriterium: Wir müssen die bilateralen Verhandlungen ebenfalls im Auge behalten, d. h. konkret: Wir müssen in der Schweiz das machen, wovon wir in Brüssel reden.

Unter all diesen Kriterien sind 3 Rappen pro gefahrenem Tonnenkilometer spätestens bei der Zulassung von «40-Tönnern» unerlässlich. Nur mit 3 Rappen bleibt die Verlagerung auf die Schiene wenigstens möglich, nur mit 3 Rappen kann der Produktivitätsgewinn der «40-Töner» wenigstens kompensiert werden, nur mit 3 Rappen geben wir in Brüssel das klare Signal, dass die Durchfahrtgebühr von 360 Franken schon mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe gegeben ist. Die Vertröstung auf die Alpentransitabgabe (ATA) ist hier wenig hilfreich und wenig glaubwürdig. Dies alles ist unter vernünftigen Verkehrspolitikern und -politikerinnen unbestritten. Dann schreiben wir es doch auch ins Gesetz! Flexibilität kann manchmal gut sein, aber zuviel Flexibilität kann das ganze Konzept umwerfen.

Die Formulierung des Ständerates und der Mehrheit der Kommission ist an sich sehr gut – bis auf ein einziges Wort, das Wort «höchstens». Mit diesem Wort sind die 3 Rappen auch bei der Zulassung von «40-Tönnern» eben nicht obligatorisch, sondern nur noch möglich, und das reicht nicht. Weiter ist mit diesem Wort eine Differenzierung zwischen «40-Tönnern» und «28-Tönnern» auch auf ganz tiefem Niveau möglich, also z. B. 2 Rappen und 1,6 Rappen. Damit betreiben wir eine «Rabattmärklpolitik», die in der Verkehrspolitik eigentlich nichts zu suchen hat.

Bleiben wir auf dem Pfad der Tugend, den unser Rat in dieser Frage mit einer stabilen Mehrheit immer gegangen ist. Wir sollten diesen jetzt nicht verlassen. Das Wörtchen «höchstens» gehört nicht in dieses Konzept. Deshalb: Streichen wir es! Dann wissen wir, was wir haben, und es gibt keine «Rabattmärkli».

Columberg Dumeni (C, GR): Namens der CVP-Fraktion bitte ich Sie, überall der Kommissionmehrheit und damit dem Ständerat zuzustimmen. Damit können wir dieses ausserordentlich wichtige Geschäft noch in dieser Session bereinigen und definitiv verabschieden.

Zuerst zum Antrag der Minderheit Fischer-Seengen: Das Anliegen, die Transporte von Containern zu den Containerterminals von der Abgabe zu befreien, ist verständlich. Wir stimmen dem Grundsatz zu, dass man die Verlagerung begünstigen soll und dass Fahrzeuge, die Vor- bzw. Nachläufe mit Containern oder Wechselbehältern bis zu den nächstgelegenen Terminals durchführen, grundsätzlich von der Abgabe befreit werden. Um Missbräuche zu verhindern, braucht es aber detaillierte Bestimmungen, und diese gehören nicht ins Gesetz.

Gemäss Absatz 1 des gleichen Artikels 4 hat der Bundesrat die Möglichkeit, Sonderregelungen zu treffen; er kann also diesem Begehren des Rates entsprechen und dies in einer Verordnung regeln. Darum sind wir der Ansicht, man solle diese Bestimmung streichen und dem Bundesrat die Kompe-

tenz einräumen, hier eine sinnvolle Regelung zu treffen. Übrigens hat Herr Bundesrat Leuenberger auch deutlich erklärt, dass der Bundesrat bereit sei, eine solche Regelung zu treffen. Bei Artikel 8 geht es um des Pudels Kern. Die Ansichten gingen anfänglich sehr weit auseinander. Nach langen, langen Diskussionen haben wir endlich einen akzeptablen Kompromiss gefunden. Ich bin mir bewusst, dass eine Einigung in dieser zentralen Bestimmung von allen Kreisen ein Opfer verlangt.

Entscheidend sind jedoch vor allem zwei Aspekte:

1. der Höchstansatz von 3 Rappen für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen;

2. die Reduktion des Tarifs um einen Fünftel für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen. Damit können wir die berechtigten Anliegen der Berg- und Randgebiete berücksichtigen. Es geht hier ja um Regionen, die nicht mit der Bahn erschlossen und demzufolge auf den Lastwagenverkehr angewiesen sind. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Ferner geht es um den umstrittenen Ausdruck «höchstens» 3 Rappen. Die Minderheit Hämmerle will diesen Zusatz streichen, die Mehrheit hingegen – damit auch die CVP-Fraktion – will dem Bundesrat einen minimalen Spielraum einräumen, dies im Hinblick auf die schwierigen bilateralen Verhandlungen. Wenn wir diese endlich zu einem erfolgreichen Abschluss führen wollen, muss das Gesetz eine minimale Flexibilität aufweisen. Mit der Formulierung des Ständerates und der Kommissionsmehrheit ist diese Flexibilität gewährleistet. Es ist deshalb sinnvoll, jetzt in allen Punkten dem Ständerat zuzustimmen, dann kann die Referendumsfrist Anfang Januar zu laufen beginnen. Sofern das Referendum ergriffen wird, kann die Abstimmung im nächsten Sommer stattfinden, und wir werden diese ganz gewiss gewinnen und damit einen wichtigen Meilenstein in der schweizerischen Verkehrspolitik setzen können.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich bin schon sehr erstaunt darüber, dass der Ständerat Artikel 4 Absatz 2 über den kombinierten Verkehr streichen will. Wir müssen doch endlich ein Zeichen setzen.

Ich denke zurück an die Diskussion in diesem Saal, als wir die pauschale Schwerverkehrsabgabe erhöht haben. Der damalige Verkehrsminister – es war nicht Bundesrat Leuenberger – hat uns klar gesagt: Jawohl, wir müssen diese Pauschale um 30 Prozent erhöhen, aber der Bundesrat hat die Möglichkeit, die Fahrzeuge in den Vor- und Nachläufen zu den Terminals des kombinierten Verkehrs zu befreien. Leider ist dann nichts passiert. Es war ein Lippenbekenntnis zum kombinierten Verkehr. Wir haben nichts getan. Es wurde kein Fahrzeug von der Abgabe befreit. Die kombinierten Transporte hatten ganz klare Wettbewerbsnachteile.

Im ganzen europäischen Raum sind die Fahrzeuge im kombinierten Verkehr von den Steuern befreit, sie haben grüne Kontrollschilder. Als letztes Land hat am 1. Oktober 1997 auch Schweden diese Fahrzeuge befreit. Die Befreiung ist überall in jedem Land klare Usanz.

Herr Bundesrat Leuenberger, entschuldigen Sie, es trifft nicht Sie direkt, aber ich kann diesem Versprechen, wie Sie es zu Protokoll gegeben haben, aufgrund der Erfahrungen vom letzten Mal einfach nicht mehr glauben. Wir haben Ihnen dann auch einen Brief geschrieben und Sie gebeten, bei der jetzigen LSVA die Fahrzeuge im kombinierten Verkehr zu befreien. Nun muss ich aber leider feststellen, dass keine Befreiung stattgefunden hat.

Wir können uns doch nicht immer dazu bekennen, dass der kombinierte Verkehr der Zukunftsträger in den Verkehrssystemen sei, und dann nichts tun. Die im kombinierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge haben sonst schon grössere Nachteile. Sie sind rund 2,5 Tonnen schwerer, technisch bedingt, und machen in etwa 10 Prozent höhere Investitionen auf Unternehmerseite nötig.

Deshalb bitte ich Sie dringend, Absatz 2 von Artikel 4 stehenzulassen und damit ein ganz klares Zeichen zu setzen.

Auch die Kontrolle, die ja immer angesprochen wird, ist überhaupt kein Problem. Jedes Fahrzeug hat einen Frachtbrief

auf sich, bei jedem Fahrzeug im kombinierten Verkehr sind die Zahlen grün eingetragen. Das ist absolut kein Problem. Schon heute mit den 44-Tonnen-Bewilligungen im 30-Kilometer-Radius treten absolut keine Probleme auf. Das werden Ihnen die kantonalen Polizeidienststellen bestätigen.

Zum zweiten Minderheitsantrag: Soll das Wort «höchstens» drin sein oder nicht? Hier bitte ich Sie höflich, dem Ständerat zu folgen. Der Bundesrat muss doch jetzt, in dieser Phase der Verhandlungen mit der EU, die Freiheit haben, und er kann nicht nach Brüssel gehen und sagen: «Ja, es ist jetzt so, der '40-Töner' bezahlt 3 Rappen.» Das darf doch nicht sein, das ist inkonsequent. Wir wollen diese bilateralen Verträge, und hier müssen wir dem Bundesrat wirklich den nötigen Spielraum geben.

Ich bitte Sie deshalb, hier dem Ständerat zu folgen. Aber ich bitte Sie nochmals – es ist dringend für den kombinierten Verkehr, dringend für die SBB, für unsere Bahnen –, dass Sie Artikel 4 Absatz 2 stehenlassen und den kombinierten Verkehr, insbesondere die Vor- und Nachläufe, von den Steuern befreien und das im Gesetz niederschreiben. Dann haben Sie endlich etwas – über ein Lippenbekenntnis hinaus – getan. Dafür danke ich Ihnen bestens.

Bezzola Duri (R, GR): Ich bitte Sie bei Artikel 8 Absatz 1 ebenfalls, der Kommissionsmehrheit und dem Ständerat zu folgen und die flexiblere Fassung mit den drei «höchstens» zu unterstützen.

Was wollte der Nationalrat mit dem Entscheid, höchstens 2,5 Rappen für 28 Tonnen und 3 Rappen für 40 Tonnen zu verlangen? Er wollte eine gewisse Flexibilität einführen, und zwar vor allem für die benachteiligten Regionen, für diejenigen Regionen, die nicht die Möglichkeit haben, auf die Bahn zu verladen, und für diejenigen Regionen, die ebenfalls nicht die Möglichkeit haben, die 40-Tonnen-Öffnung auszunützen. Das war die Idee.

Jetzt musste man diesen Artikel aus europapolitischen Gründen noch flexibler gestalten und diese drei «höchstens» einbauen. Diese Fassung hat natürlich auch grosse Nachteile, Herr Bundesrat: Ich habe gestern versucht, das schlimmste Szenario zu errechnen, und das wäre, wenn man alle «höchstens» zu Lasten der Rand- und Bergregionen einbauen würde. Dann würde das bedeuten, dass für alle Lastwagenkategorien ab 9,5 Tonnen ohne Reduktion 3 Rappen pro Tonnenkilometer gültig wären. Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, noch einmal zu betonen, dass dies nicht die Meinung des Bundesrates ist, sondern dass der Bundesrat diese Situation berücksichtigt, weil die Belastung der Gütertransporte auf der Strasse in den Rand- und Bergregionen volkswirtschaftlich nicht tragbar wäre.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Hämmerle abzulehnen. Wir wissen und haben es auch verstanden, dass diese Flexibilität notwendig ist, und wenn man will, dass die bilateralen Verhandlungen, die heute in einer entscheidenden Phase sind, abgelehnt oder verhindert werden, dann muss man dem Minderheitsantrag Hämmerle zustimmen.

Zum Minderheitsantrag Fischer-Seengen: Ich weiss nicht, was die Meinung unserer Fraktion ist. Unsere Fraktion hatte nicht mehr Gelegenheit, über diesen Antrag zu diskutieren. Ich möchte aber meine persönliche Meinung dazu sagen. Ich sehe hier, bei allem Verständnis für die Förderung des kombinierten Verkehrs, auch gewisse Benachteiligungen. Sehen Sie sich einmal die Anordnung der Terminals im Mittelland an. Wenn Sie diese überblicken, stellen Sie fest, dass das Mittelland mit diesen 30-Kilometer-Radien rund um die Terminals mehr oder weniger für den von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe befreiten Transport geöffnet ist. Jetzt gibt es natürlich zahlreiche Randregionen, von welchen die Transporte in diese Zentren ausgeführt werden müssen; diese Randregionen wären dann mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe belastet, was wiederum ein Nachteil für diese Regionen wäre. Ich sehe aber ein, dass es notwendig ist, eine tragbare, vernünftige Lösung zu finden. Ich meine, dass hier der Bundesrat die Verantwortung tragen und erklären muss, dass für diese speziellen Fälle wiederum eine Möglichkeit gefunden wird, darauf Rücksicht zu neh-

men. Ich meine, dass auch in diesem Fall eine differenzierte Lösung sicher notwendig ist.

Ich glaube, dass wir heute die Differenzen bereinigen müssen, weil wir lange und intensiv darüber diskutiert und verhandelt haben. Wir haben nach flexiblen Lösungen gesucht. Ich meine auch, dass mit der flexiblen Formulierung des Ständerates eine gute Lösung gefunden worden ist, wenn der Bundesrat auch bereit ist, die verschiedenen, ungleichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen in den Regionen in unserem Land zu berücksichtigen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sie haben gesagt, dass die Randregionen durch die Befreiung von der Abgabe benachteiligt würden. Ist Ihnen bewusst, dass ein Container mit Meersalz ab Domat/Ems dann steuerbefreit ins Engadin gefahren würde?

Bezzola Duri (R, GR): Herr Giezendanner, ich bin nicht genau im Bild darüber, was mit diesen Salztransporten geschieht. Ich weiss nur, was mir die Astag-Vertreter des Kantons Graubünden zu diesem Thema mitgeteilt haben. Sie haben mir Beispiele vorgerechnet: Wenn jemand einen Transport aus dem Safiental nach Buchs ausführt, muss er die LSVA bezahlen. Wenn jedoch jemand im Umkreis dieser Terminalregion einen Transportauftrag ausführt, ist dieser nicht LSVA-pflichtig. Wenn er auch wenige Kilometer ausserhalb dieser Region angesiedelt und nicht für den kombinierten Verkehr tätig ist, ist er ebenfalls LSVA-pflichtig. Das ist die Ungerechtigkeit.

Hollenstein Pia (G, SG): Für die grüne Fraktion ist Artikel 8 des Gesetzes von grosser Bedeutung. Wir können dem Beschluss des Ständerates nur zum Teil zustimmen; wir unterstützen deshalb den Antrag der Minderheit Hämmerle.

Das Wort «höchstens» muss aus der Formulierung gestrichen werden. Es geht darum, die schweizerische Verkehrspolitik, so, wie sie mit der Annahme der Alpen-Initiative vorgegeben ist, auch umzusetzen und dafür Gewähr zu bieten. Wenn wir das Wort «höchstens» im Text belassen, geben wir auch ein unklares Zeichen nach aussen. Der Nationalrat muss heute das Zeichen nach Brüssel senden, dass die Schweiz an einer hohen LSVA als Mittel zur Umsetzung der Alpen-Initiative festhält.

Für uns Grüne sind bei einer Zulassung von «40-Tönnern» 3 Rappen nicht das Maximum, sondern ein Minimum. Bedenken wir doch die Auswirkungen einer zu niederen LSVA. Ein tiefer Ansatz könnte sogar die Finanzierung der Neat gefährden. Das bilaterale Abkommen der Schweiz mit der EU wird, wenn wir es zu einem Discountpreis machen, in einer Volksabstimmung in der Schweiz eh durchfallen.

Um dies aber möglichst zu verhindern, bitte ich Sie eindringlich, der Minderheit Hämmerle zuzustimmen. Es ist ja nichts erreicht, wenn wir einen tiefen Tarif zulassen und als Folge davon die nötigen Finanzen für die Grossprojekte nicht haben. Dann kann nämlich auch nichts gebaut werden.

Herr Columberg, Sie haben argumentiert, es brauche ein Opfer von allen Seiten. Das stimmt; ich gehe mit Ihnen einig, es braucht ein Opfer von allen Seiten. Aber ich möchte doch zu bedenken geben, dass alle Seiten eben schon nachgegeben haben – vor allem auch wir – und dass die ursprüngliche Variante des Nationalrates bereits ein Kompromiss ist. Wir wollten eine Festlegung von 4 bis 6 Rappen. Deshalb ist die frühere Variante des Nationalrates bereits der Kompromiss.

Béguelin Michel (S, VD): A propos de la proposition de minorité Fischer-Seengen, à l'article 4 alinéa 2: comme M. Giezendanner, nous voulons tous le développement du trafic combiné. Mais, pour cela, les dispositions de l'alinéa susmentionné ne sont finalement pas nécessaires, comme l'ont démontré les discussions au sein du Conseil des Etats. En effet, nous avons à l'article 4 alinéa 1er une disposition qui permet déjà de favoriser le trafic combiné, en ce sens que «le Conseil fédéral peut exonérer partiellement ou totalement certains types de véhicules ou certains véhicules à usage particulier ou édicter des dispositions spéciales à leur

égard». Le cas est donc clair: on peut parfaitement développer le trafic combiné.

Le groupe socialiste vous propose donc de rejeter la proposition de minorité Fischer-Seengen à l'article 4 alinéa 2.

A propos de la proposition de minorité Hämmerle, à l'article 8 alinéa 1er: il s'agit d'un mot, mais d'un mot important, le mot «maximum». Pourquoi dire formellement que «le taux est de 3 centimes» et non pas que «le taux maximum est de 3 centimes»? Parce que ce montant de 3 centimes est le minimum absolu en dessous duquel il ne faut pas descendre sous peine de couler le trafic marchandises par le rail en Suisse. A ce sujet, le président de la Direction générale des CFF, M. Weibel, a été très clair: avec l'introduction des 40 tonnes, si la compensation des 3 centimes n'est pas assurée, c'est la chute brutale du trafic marchandises par le rail. Le groupe socialiste vous invite ainsi à soutenir la proposition de minorité Hämmerle.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: Tout a déjà été plus ou moins dit, en particulier en allemand. Je voudrais en tout cas rappeler que, pour la commission, la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations est un des éléments essentiels de la politique des transports, à côté des quatre grands projets pour l'amélioration des infrastructures et de la réforme des chemins de fer pour l'amélioration de l'organisation du trafic sur le rail. Cette redevance est donc un élément essentiel pour rééquilibrer les conditions de concurrence et pour financer les grands projets.

Nous sommes en présence de deux propositions de minorité (art. 4 al. 2 et art. 8 al. 1er). La commission qui s'est réunie hier matin très tôt s'est ralliée à toutes les décisions du Conseil des Etats.

Venons-en à la proposition de minorité Fischer-Seengen à l'article 4 alinéa 2. Lors du premier examen auquel elle a procédé, votre commission a considéré qu'il était souhaitable d'ajouter l'alinéa 2. Elle n'a pas changé d'avis, mais elle est tombée d'accord hier sur le fait qu'il n'est pas indispensable pour atteindre le but prévu. C'est donc une divergence avec le Conseil des Etats qu'il faut éliminer. Ce n'est pas le principe qui est contesté – étant allé suivre les discussions au Conseil des Etats, je puis en témoigner –, mais l'opportunité d'introduire cet alinéa 2. En effet, en vertu de l'alinéa 1er, le Conseil fédéral a en tout cas la possibilité d'appliquer ce principe. De plus, comme le Conseil fédéral entend promouvoir le transport combiné, toutes les conditions sont réunies pour que ce principe soit appliqué et que les détails soient réglés dans une ordonnance.

Evidemment, M. Giezendanner a raison, il faut que les promesses qui sont faites ici afin de régler certaines divergences d'opinion soient maintenues et, dans la limite du possible, même si le chef du département change. En tout cas, la majorité de votre commission vous propose de suivre la décision du Conseil des Etats et d'éviter cette divergence.

Nous arrivons au deuxième problème, la proposition de minorité Hämmerle, à l'article 8. Là, il faut dire que le Conseil des Etats s'est quand même rapproché du Conseil national et de notre décision. Il a accepté de porter le maximum à 3 centimes, et non plus à 2,5, comme lors de sa première décision. Il a voulu venir en aide au Conseil fédéral, dans les négociations bilatérales, avec deux types de flexibilisation: l'une est de mettre ces 3 centimes comme maximum, donc ce n'est pas une imposition par la loi qui est amenée à la table des négociations; l'autre, qui touche la possibilité de réduire la redevance pour les 28 tonnes – mesure qui, on l'a déjà dit ici, est en tout cas dans l'intérêt des régions périphériques –, prévoit de baisser cette redevance jusqu'à un cinquième, et en calculant sur 3 centimes, ce serait même 2,4 centimes et non pas 2,5. Là aussi, nous considérons que les objectifs et la politique du Conseil fédéral sont assez clairs, on veut viser la flexibilité qu'on donne au Conseil fédéral. Avec les dispositions votées par le Conseil des Etats, on peut atteindre les buts et aider le Conseil fédéral à mener à bien les négociations bilatérales, ce qui est aussi important en vue, précisément, de la politique des transports que la Suisse veut mener.

Là aussi, je vous prie, au nom de la majorité de la commission, de suivre la décision du Conseil des Etats et d'éviter ainsi la divergence.

Herczog Andreas (S, ZH), Berichterstatter: Zunächst zum Minderheitsantrag Fischer-Seengen: Ich bitte Sie hier im Namen der Mehrheit, die Problematik des Meersalzes von Domat/Ems zu umfahren und der Mehrheit zuzustimmen. Es geht um die Frage, ob speziell für Lastwagen im Kombiverkehr, die zum nächstgelegenen Containerterminal fahren, eine Ausnahme gemacht werden soll, so dass sie keine Abgabe leisten müssen. Der Ständerat fand mit relativ guter Mehrheit – und auch die Mehrheit unserer Kommission war dieser Meinung –, dass hier keine Ausnahme zu schaffen sei, insbesondere weil der Bundesrat mit Artikel 4 Absatz 1 selber Ausnahmen machen kann. Sie können das nachlesen. Der Bundesrat kann für bestimmte Fahrzeuge und Fahrzeugarten Ausnahmen gestatten und diese Fahrzeuge von der Abgabe befreien.

Der Antrag Fischer-Seengen, der jetzt als Minderheitsantrag vorliegt, wurde in der Kommission mit 15 zu 6 Stimmen abgelehnt. Ich bitte Sie hier um ein Gleiches. Ich sage das sonst nicht oft, wenn es um Differenzen zwischen Ständerat und Nationalrat geht; aber es lohnt sich weiss Gott nicht, wegen dieser Geschichte eine Differenz zu schaffen. Uns ist ganz wichtig, dass wir die Vorlage in dieser Session verabschieden.

Ich bitte Sie nochmals, den Minderheitsantrag Fischer-Seengen abzulehnen und der Mehrheit und dem Ständerat zuzustimmen.

Zum Minderheitsantrag Hämmerle bei Artikel 8 Absatz 1: Wir haben in der Diskussion im Nationalrat – und das war im Ständerat auch klar – 3 Rappen und die Wichtigkeit und Notwendigkeit der 3 Rappen als Limite anerkannt, insbesondere als Kompensation für die Verbilligung des Strassenverkehrs durch die Zulassung der 40-Tonnen-Fahrzeuge. Wir wissen selbstverständlich auch, dass bei den bilateralen Verhandlungen 3 Rappen im Transitverkehr 360 Franken und 2,5 Rappen nur 300 Franken ausmachen und dass diese 60 Franken zusätzlich zu subventionieren wären. Der Ständerat hat aber eigentlich zu Recht anerkannt, dass unser Beschluss im Nationalrat zu etwelchen Schwierigkeiten führen könnte, insbesondere weil die EU diese Abstufung – die höchstzulässige Fiskalität von 3 Rappen gilt erst ab der 28-Tonnen-Limite – politisch als diskriminierend beurteilen würde; und dem möchten wir ausweichen. Zudem hat der Ständerat, insbesondere was den Lastwagenbinnenverkehr betrifft, gesagt, man habe hier eine flexiblere Lösung zu schaffen, damit der Lastwagenverkehr nicht allzusehr belastet würde. Wir haben in dieser Vorlage nun eine dreifache Flexibilität, die der Ständerat und die Mehrheit der Kommission akzeptiert haben, nämlich jene Formulierung «höchstens 3 Rappen» – die die Minderheit Hämmerle bekämpft –, dann die Reduktionsmöglichkeit um «höchstens einen Fünftel» und schliesslich die Kann-Formel – eine weitere Flexibilität, die dem Bundesrat gegeben wird.

Die Mehrheit denkt, dass hiermit die beste aller möglichen Lösungen gefunden wurde. Im Ständerat wurde ja von ganzen «Krötenbeständen» gesprochen, die hüben und drüben geschluckt werden sollen. Ich denke, das ist wirklich der kleinste gemeinsame Nenner.

Der Antrag Hämmerle, der Ihnen nun als Minderheitsantrag vorliegt, wurde in der Kommission mit 13 zu 7 Stimmen abgelehnt. Auch wenn ich hier – Sie sehen es auf der Fahne – zur Minderheit gehöre, so bitte ich Sie im Namen der Kommission, der Mehrheit zuzustimmen und hiermit die Möglichkeit zu geben, diese Vorlage abzuschliessen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst zum Minderheitsantrag, der den kombinierten Verkehr vollständig von der LSVA befreien will: Ich habe im Ständerat zu Protokoll gegeben und wiederhole das hier, dass der Bundesrat eine ganze oder teilweise Befreiung des kombinierten Verkehrs befürwortet. Wir wollen das aber in einer Verordnung regeln, damit wir hier – auch im Zusammenhang mit den verschiedenen

Verhandlungen – die wir noch führen, eine gewisse Flexibilität haben. Eine Befreiung muss aber mit der Philosophie des ganzen Gesetzes übereinstimmen, und es müssen insbesondere Missbräuche vermieden werden. Um diese Missbräuche zu verhindern, steht eine Befreiung der Fahrzeuge im Vordergrund, die in erster Linie kombinierten Verkehr von und zu den Umladestationen durchführen. Es gibt aber auch Fahrzeuge, die nur gelegentlich im kombinierten Verkehr zu und von diesen Umladestationen eingesetzt werden. Bei ihnen sehen wir eine Rückerstattung der einzelnen Fahrten vor. Das ist eine komplizierte und im Detail zu regelnde Angelegenheit, die in eine Verordnung gehört.

Was die neue Berechnungsart der LSVA selbst betrifft, bei der unter anderem eine Flexibilität zugunsten der Exekutive eingebaut ist, indem «höchstens 3 Rappen» verlangt werden können, möchte ich Ihnen folgendes sagen: Diese 3 Rappen bedeuten – wenn die Spannweite voll ausgenützt wird – alleine schon eine Transitgebühr von 360 Franken für einen «40-Tonner». In der Botschaft hat der Bundesrat geschrieben, er gehe von einer Maximalgebühr von 2,5 Rappen aus. Die Frage ist nun, ob bei der LSVA dieser höchstmögliche Ansatz von 3 Rappen durch den Bundesrat auch umgesetzt wird oder nicht. Das Hauptkriterium für den Bundesrat wird sein, ob ein Umlagerungseffekt erzielt werden kann, denn das ist die verfassungsmässige Aufgabe, die wir zu erfüllen haben. Dazu gehört eben auch die Frage, ob und allenfalls in welchem Umfang eine Alpentransitabgabe bestehen wird. Das sind die beiden Randelemente, die den dannzumaligen Bundesrat – höchstwahrscheinlich ist das erst im Jahre 2005 – leiten werden, und ebenso sein Verhältnis – wie immer es dann vertraglich geregelt sein wird – zur Europäischen Union.

Wichtig wird auch hier sein, dass der Geist des Gesetzes wirksam wird, Herr Bezzola, nämlich, dass mit der LSVA einerseits eine Umlagerung von der Strasse auf die Schiene erreicht wird, andererseits aber nicht einzelne Regionen benachteiligt werden. Das heisst also, dass auch dieses Element ein Kriterium dafür sein wird, wie hoch die LSVA dann im Detail angesetzt wird.

Ich glaube, dass mit dieser Formulierung – der entsprechende Artikel ist ja nun mehrmals hin und her gegangen – ein Optimum für die innenpolitische Akzeptanz einerseits und für die aussenpolitisch notwendige Flexibilität andererseits gefunden wurde.

Ich ersuche Sie, diesem Kompromiss zuzustimmen, damit das Gesetz in dieser Session verabschiedet werden kann.

Art. 1 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 4 Abs. 2, 3

Antrag der Kommission

Abs. 2

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Fischer-Seengen, Binder, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Vetterli)

Festhalten

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 4 al. 2, 3

Proposition de la commission

Al. 2

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Fischer-Seengen, Binder, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Vetterli)

Maintenir

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Abs. 2 – Al. 2**Abstimmung – Vote*Für den Antrag der Mehrheit 100 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 62 Stimmen*Abs. 3 – Al. 3*

Angenommen – Adopté

Art. 8 Abs. 1*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Hämmerle, Béguelin, Burgener, Carobbio, Herczog, Hollenstein, Spielmann)

.... 40 Tonnen beträgt der Tarif 3 Rappen

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

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Hämmerle, Béguelin, Burgener, Carobbio, Herczog, Hollenstein, Spielmann)

.... le taux est de 3 centimes

*Namentliche Abstimmung**Vote nominatif*

(Ref.: 1364)

*Für den Antrag der Mehrheit stimmen:**Votent pour la proposition de la majorité:*

Aregger, Bangarter, Baumann Alexander, Bezzola, Binder, Bircher, Blocher, Bonny, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Caccia, Cavadini Adriano, Christen, Cumberg, Comby, Couchepin, David, Dettling, Dormann, Dreher, Ducrot, Dupraz, Eberhard, Egerszegi, Eggly, Ehrler, Engler, Epiney, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Fritschi, Gadiant, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Guisan, Gusset, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Heim, Hess Otto, Hess Peter, Hochreutener, Imhof, Kofmel, Kühne, Kunz, Lachat, Langenberger, Leu, Leuba, Loeb, Loretan Otto, Lötscher, Maitre, Maurer, Moser, Müller Erich, Nabholz, Nebiker, Oehli, Philipona, Pidoux, Pini, Ratti, Ruckstuhl, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scheurer, Schläuer, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Seiler Hanspeter, Speck, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner, Stucky, Suter, Theiler, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Vogel, Waber, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wittenwiler, Wyss, Zapfl (105)

*Für den Antrag der Minderheit stimmen:**Votent pour la proposition de la minorité:*

Aeppli, Aguet, Alder, Banga, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Berberat, Borel, Bühlmann, Burgener, Carobbio, Chiffelle, de Dardel, Dünki, Fankhauser, Fasel, Fässler, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Gross Jost, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jeanprêtre, Jutzet, Keller, Leemann, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Müller-Hemmi, Ostermann, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Semadeni, Steffen, Strahm, Stump, Teuscher, Thanei, Thür, Tschäppät, Vermot, Vollmer, von All-

men, von Felten, Weber Agnes, Widmer, Wiederkehr, Zbinden, Zwygart (65)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Baumberger, Blaser, Cavalli, Deiss, Diener, Durrer, Engelberger, Eymann, Friderici, Grobet, Gysin Hans Rudolf, Jaquet, Lauper, Ledergerber, Maspoli, Meyer Theo, Mühlemann, Pelli, Raggenbass, Randegger, Ruf, Ruffy, Scherrer Jürg, Schmied Walter, Simon, Spielmann, Steinegger, Tschopp, Ziegler (29)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Leuenberger (1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Sammeltitel – Titre collectif

Bundesfinanzen**Finances fédérales**

97.061

Voranschlag der Eidgenossenschaft 1998 und Bericht zum Finanzplan 1999–2001
Budget de la Confédération 1998 et rapport sur le plan financier 1999–2001*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 2534 hiervoor – Voir page 2534 ci-devant

*A. Finanzrechnung (Fortsetzung)**A. Compte financier (suite)***Justiz- und Polizeidepartement**
Département de justice et police*401 Generalsekretariat**Antrag der Kommission*3191.001 Aktivdienstvorbereitungen
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates*401 Secrétariat général**Proposition de la commission*3191.001 Préparations au service actif
Adhérer à la décision du Conseil des Etats*402 Bundesamt für Justiz**Antrag der Kommission*3180.000 Dienstleistungen Dritter
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates*402 Office fédéral de la justice**Proposition de la commission*3180.000 Prestations de service de tiers
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Bundesgesetz

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

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	96.077
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.12.1997 - 08:35
Date	
Data	
Seite	2565-2569
Page	
Pagina	
Ref. No	20 043 125

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.