

getragen von Parlament und Volk, müssen wir gegen Missbräuche energisch vorgehen. Das wird uns gestatten, die wirklichen Flüchtlinge rascher und wirksamer zu integrieren. Der Kampf gegen Missbräuche liegt im Interesse einer gesunden, wirksamen Ausländerpolitik. Absicht des Bundesrats bleibt es, in enger Zusammenarbeit mit dem Hochkommissariat der UNO für Flüchtlingsfragen, Herrn Poul Hartling und seinen Stäben, notwendige Operationen zu unterstützen, Hilfsbegehren rasch zu behandeln und – wenn immer möglich – Leute in den Regionen zu integrieren, aus denen sie stammen. Wir müssen aber damit rechnen, dass aus Ländern, in denen die Aufnahmekapazitäten erschöpft sind oder in denen den Flüchtlingen aus politischen Gründen nicht geholfen wird, auch weiterhin Menschen in Not bei uns Schutz und Aufnahme suchen. Wir wollen aber in Partnerschaft mit andern Staaten dafür sorgen, dass wirklich ein jeder des andern Last mitträgt.

In diesem Sinne möchte ich verbindlich antworten:

1. Frage: Das Verfahren soll beschleunigt werden.
2. Frage: «Spontanflüchtlingen» – wie Sie sich ausdrückten – soll die Aufnahme in Flüchtlingszentren ermöglicht werden, damit eine rasche und zugleich sorgfältige Prüfung durchgeführt werden kann. Ich warne aber vor Illusionen; das ist alles sehr personalintensiv und braucht Zeit. Ich werde Sie über die Erfolge dieser Politik auf dem laufenden halten.

Frau **Lieberherr**: Ich habe mit grossem Interesse Ihre Ausführungen, Herr Bundesrat Furgler, zur Kenntnis genommen. Sie haben mir gezeigt, wie sehr Ihnen die Problematik bekannt ist. Ich bin froh, dass Sie Zusagen gegeben haben in bezug auf eine mögliche Beschleunigung und Verfeinerung der Arbeit. Ich bin Ihnen dankbar, wenn Ihnen das möglichst rasch gelingen wird.

76.221

Parlamentarische Initiative. Autobahngebühren
Initiative parlementaire.
Péages sur les autoroutes

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 339 hiervoor – Voir page 339 ci-devant

Bundesrat **Schlumpf**: Der Bundesrat hat wiederholt zur Frage der Einführung von Nationalstrassengebühren, der sogenannten Vignette, Stellung bezogen. In der Botschaft vom 16. Januar 1980, die der heutigen Beratung zugrunde liegt, und in einem Bericht vom 21. September 1981 zur parlamentarischen Initiative des Nationalrates hat er die Gründe dargelegt, welche ihn zu seiner ablehnenden Stellungnahme führten. Der Bundesrat stützte sich dabei auch auf die Empfehlungen der GVK. Auch die GVK gibt der Schwerverkehrsabgabe gegenüber einer Autobahnvignette den Vorzug. An dieser Stellungnahme des Bundesrates hat sich inzwischen nichts geändert. Sie gilt auch heute noch. Die Gründe dafür sind bekannt. Ich kann sie kurz zusammenfassen:

Für die Schwerverkehrsabgabe in der einen oder anderen Ausgestaltung spricht die Notwendigkeit eines Ausgleichs für eine Kostenunterdeckung. Dieses Argument gilt nun für eine Nationalstrassengebühr auf leichten Motorfahrzeugen eben nicht, weil hier nach bisherigen Unterlagen keine Unterdeckung vorliegt. Die leichten Motorfahrzeuge bezahlen die von ihnen verursachten Strassenkosten auf dem

Wege der Treibstoffzölle. Eine Autobahnvignette ist also eine reine Fiskalabgabe im Unterschied zu einer Schwerverkehrsabgabe. Hinzu kommen Erhebungs- und Kontrollprobleme, deren Gewicht ich offenlassen möchte. Diese Gegenüberstellung führt dazu, die Schwerverkehrsabgabe zu befürworten und ihr gegenüber einer Vignette den Vorzug zu geben.

Immerhin verkennt auch der Bundesrat nicht, dass man mit der übergangsrechtlich vorgesehenen pauschalen Schwerverkehrsabgabe auch eine Abgabe schafft, die nicht verkehrspolitisch motiviert ist, sondern Fiskalcharakter hat, aber eben für eine Übergangszeit.

Internationalrechtlich ist zur Frage von Ständerat Gadiet folgendes auszuführen: Im Hinblick auf bestehende bilaterale oder multilaterale Abkommen würde einer Autobahnvignette so wenig im Wege stehen wie einer Schwerverkehrsabgabe, unter drei Voraussetzungen:

1. Es muss sich um eigentliche Benützungsgebühren handeln, also nicht um Steuern. Eine Autobahnvignette wäre eine solche Benützungsgebühr, weil sie ja nur erhoben würde auf Motorfahrzeugen, welche die Nationalstrassen benutzen.
2. Die Erhebung darf nicht global auf dem Fahrzeugbestand, sondern sie muss an Ort erfolgen, also bezogen auf das Strassennetz, auf die Strecken, die benützt werden sollen. Das wäre auch bei einer Vignette durchaus machbar.
3. Es darf keine Diskriminierung erfolgen, also keine unterschiedliche Behandlung von Inländern und Ausländern. Auch diese Voraussetzung wäre nach dem Beschluss des Nationalrates gegeben. Vom Standpunkt des internationalen Rechtes aus wäre also nicht mit Schwierigkeiten zu rechnen.

Der Bundesrat hat auch Verständnis für die Argumente, die Ständerat Cavelti und Ständerat Affolter vorgetragen haben, dass nämlich der Souverän einmal Gelegenheit haben sollte, zu dieser Frage Stellung zu beziehen, die nun ein Jahrzehnt oder noch länger im Raume steht. Wir hören ja auch den Vorhalt, dass das Geld auf der Strasse liege und man es nur aufheben sollte. Dieses Argument verkennt wir durchaus nicht. Aber hier ist doch der Überlegung Rechnung zu tragen, die unter anderem Ständerat Andermatt gestern im Zusammenhang mit der Schwerverkehrsabgabe machte. Diese Fragen stehen nun im Raum, ob man sie weiterbehandelt oder nicht. Sie sind im Gespräch, und die Treibstoffzollvorlage muss vor den Souverän. Wenn parallel dazu auch die Vignette vom Parlament, von beiden Kammern, beschlossen würde, dann ist leicht vorstellbar, dass das zu einer Belastung für die Treibstoffzollneuordnung in der Volksabstimmung führen könnte. Der Bundesrat muss also bei seinem Standpunkt bleiben. Eine Autobahnvignette, so sehr verschiedene Gesichtspunkte für sie sprechen, entspricht nicht der GVK, sie ist nicht kostenorientiert, ist also keine Kausalabgabe, sondern eine reine Fiskalabgabe. Der Bundesrat möchte beim Konzept der GVK bleiben: Schwerverkehrsabgabe, kostenorientiert, im Sinne einer Kausalabgabe, und keine zusätzlichen Abgaben, die als Steuern zu qualifizieren wären. Deshalb bleibt der Bundesrat bei seinem Antrag.

Bundesbeschluss über eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen

Arrêté fédéral relatif à une redevance pour l'utilisation des routes nationales

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (Eintreten) 20 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit (Nichteintreten) 13 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

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

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 17***Antrag der Kommission***Abs. 1**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Streichen

Abs. 3

Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann bestimmte Fahrzeuge ...

... im Grenzbereich treffen. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein und überwachen die Einhaltung der Vorschriften bei allen Fahrzeugen.

Abs. 4

Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Vor Ablauf dieser Frist kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.

Abs. 5*Mehrheit*

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Cavelty, Piller, Ulrich)

Die Kantone erhalten die Hälfte des Reinertrages der Abgabe.

Art. 17*Proposition de la commission***Al. 1**

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Biffer

Al. 3

Le Conseil fédéral fixe dans une ordonnance les règles d'application. Il peut exempter ...

... les zones frontalières qui ne devra pas privilégier les véhicules immatriculés à l'étranger au détriment des véhicules suisses. Le Conseil fédéral peut prévoir des amendes en cas d'infraction. Les cantons prélèvent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse et contrôlent le respect des prescriptions par tous les véhicules.

Al. 4

La perception de cette redevance est limitée à dix ans. On pourra cependant, avant ce délai, renoncer partiellement ou totalement à cette redevance par voie législative.

Al. 5*Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Cavelty, Piller, Ulrich)

Les cantons reçoivent la moitié du produit net de la redevance.

Abs. 1-4 – Al. 1-4*Angenommen – Adopté***Abs. 5 – Al. 5***Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit

23 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

9 Stimmen

Ziff. II*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

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

Für Annahme des Beschlusentwurfes

21 Stimmen

Dagegen

13 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

80.089

Eisenbahngesetz. Revision**Loi sur les chemins de fer. Révision**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 1. Dezember 1980 (BBJ 1981 I, 325)

Message et projet de loi du 1^{er} décembre 1980 (FF 1981 I, 349)

Beschluss des Nationalrates vom 7. Dezember 1981

Décision du Conseil national du 7 décembre 1981

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Gerber, Berichterstatter: Die vorliegende Botschaft vom 1. Dezember 1980 geht auf eine im Nationalrat und Ständerat gutgeheissene Motion Kloter vom 5. Juni 1968 zurück. Diese verlangte, dass die Sicherungsinstrumente, die bei der Nationalstrassengesetzgebung geschaffen wurden, auch für die Projektierung und Sicherung von Eisenbahnanlagen Anwendung finden. Es geht bei der Ergänzung des Eisenbahngesetzes um die vorsorgliche Freihaltung und Sicherung von Grundstücken für den Bau von neuen Linien und für die Erweiterung bestehender Anlagen. Zweifellos sind solche Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Transitzkapazitäten oder der Planung und dem Bau von Eisenbahnhaupttransversalen nötig.

Zur Diskussion stehen drei neue Instrumente:

1. Die Projektierungszone, eine vorsorgliche, befristete Freihaltung von bestimmten Landstrecken im Hinblick auf Projektierungen von Eisenbahnlinien. Der Bundesrat schlägt eine Befristung von acht Jahren vor, Ihre Kommission beantragt Ihnen gleich wie der Nationalrat fünf Jahre.

2. Die Baulinien. Dabei geht es im allgemeinen um eine unbefristete Bau- und Nutzungsbeschränkung mit dem Vorbehalt der Aufhebung im Falle, dass die Baulinie gegenstandslos geworden ist. Baulinien können erst aufgrund genehmigter Pläne errichtet werden.

3. Die Landumlegung. Sie dient der Erleichterung des Landerwerbes und vor allem einer zweckmässigen Bodennutzung. Sie ermöglicht insbesondere die Zusammenlegung zerstückelter Landstreifen im Zuge solcher Bauvorhaben. Durch eine Ergänzung von Artikel 3 Absatz 2 möchte

Parlamentarische Initiative. Autobahngebühren

Initiative parlementaire. Péages sur les autoroutes

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.221
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	339-340
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 711

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.