

Motion der Finanzkommission – Motion de la Commission des finances

Ueberwiesen – Transmis

An den Nationalrat – Au Conseil national

84.020

Treibstoffzölle

Droits d'entrée sur les carburants

Siehe Jahrgang 1985, Seite 246 – Voir année 1985, page 246

Beschluss des Nationalrates vom 23. Juni 1989

Décision du Conseil national du 23 juin 1989

Herr **Reymond** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Zusammen mit dem Treibstoffzollgesetz, das von den eidgenössischen Räten am 22. März 1985 verabschiedet wurde, beantragte der Bundesrat mit der Botschaft vom 13. März 1984 (BBl 1984 I, 986) folgende zwei Bundesbeschlüsse:

1. Bundesbeschluss über die Beteiligung der Kantone an der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB im regionalen Personenverkehr

2. Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1982 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen

Der Ständerat beschloss am 21. Juni 1984, auf diese zwei Entwürfe nicht einzutreten.

Der Nationalrat beschloss hingegen am 4. März 1985 «Rückweisung an den Bundesrat, mit dem Auftrag, zusammen mit den Kantonen eine teilweise Kompensation der Mehrleistungen des Bundes aus der Neuverteilung der Treibstoffzölle erneut zu prüfen und den eidgenössischen Räten in absehbarer Zeit wiederum Antrag zu stellen». Der Ständerat nahm am 7. März 1985 vom Beschluss des Nationalrates Kenntnis.

Mit Schreiben vom 17. Mai 1985 teilte der Bundesrat den Präsidenten des National- und Ständerates mit, dass er auf eine Kompensationsvorlage verzichte, und empfahl, die Vorlage abzuschreiben. Damit die beiden Vorlagen von der Geschäftsliste gestrichen werden können, braucht es einen Beschluss der Räte. Der Nationalrat beschloss am 23. Juni 1989, dem Antrag des Bundesrates zu entsprechen.

Das Büro Ihres Rates beantragt Ihnen ebenfalls, die Vorlage abzuschreiben und damit am damaligen Beschluss vom 21. Juni 1984 festzuhalten.

M. **Reymond** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Le Conseil fédéral a présenté, avec son message du 13 mars 1984 (FF 1984 I, 993) concernant la loi sur l'utilisation des droits sur les carburants, adoptée par les Chambres le 22 mars 1985, les deux projets d'arrêtés suivants:

1. arrêté sur la participation des cantons et l'indemnisation des prestations de service public fournies par les CFF dans le transport régional des voyageurs

2. arrêté fixant les principes du mandat 1982 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public

Le Conseil des Etats a décidé le 21 juin 1984 de ne pas entrer en matière sur ces deux arrêtés.

Le Conseil national a décidé le 4 mars 1985 de les renvoyer au Conseil fédéral avec mandat de «réétudier, de concert avec les cantons, une compensation partielle des prestations supplémentaires de la Confédération, consécutives à la nouvelle répartition du produit des droits sur les carburants» et de «présenter dès que possible une nouvelle proposition aux

Chambres». Le Conseil des Etats a pris acte le 7 mars 1985 de la décision du Conseil national.

Par lettre du 17 mai 1985, le Conseil fédéral a informé les présidents des deux Chambres qu'il renonçait à présenter un projet de compensation et qu'il recommandait de classer le projet. Une décision des Chambres est nécessaire au retrait de ces objets de la liste des affaires à traiter. Le Conseil national a décidé le 23 juin 1989 de donner suite à la proposition du Conseil fédéral.

Le Bureau du conseil des Etats vous propose également de classer l'affaire et de confirmer la décision du 21 juin 1984.

Abgeschrieben – Classé

88.207

Standesinitiative des Kantons Zürich Fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer

Initiative du canton de Zurich Taxe kilométrique sur les véhicules automobiles

Wortlaut der Standesinitiative vom 28. September 1988

Eine kantonsrätliche Kommission hat dem Kantonsrat des Kantons Zürich den selbständigen Antrag auf Einreichung einer Standesinitiative betreffend eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf den Gebrauch von Motorfahrzeugen (Oekobonus) unterbreitet. Der Kantonsrat hat den Antrag am 22. August 1988 mit 89 zu 71 Stimmen gutgeheissen. Gestützt auf Artikel 35 der Staatsverfassung des Kantons Zürich hat der Regierungsrat am 28. September 1988 die Standesinitiative mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Der Bund wird eingeladen, aus Besorgnis um die stark belastete Umwelt eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf den Gebrauch von Motorfahrzeugen zu erheben. Der Ertrag dieser Lenkungsabgabe wird pro Kopf an die Wohnbevölkerung der Schweiz zurückverteilt (Oekobonus).

Texte de l'initiative du canton du 28 septembre 1988

Une commission parlementaire a adressé au Grand Conseil une proposition qui tend au dépôt d'une initiative cantonale visant à l'introduction d'une taxe kilométrique sur les véhicules automobiles en fonction de leur degré d'utilisation (bonus écologique). Le Grand Conseil a approuvé cette proposition le 22 août 1988 par 89 voix contre 71. Se fondant sur l'article 35 de la Constitution du canton de Zurich, le Conseil d'Etat a déposé l'initiative le 28 septembre 1989 ayant la teneur suivante:

Vu le degré élevé de pollution de l'environnement, la Confédération est invitée à percevoir une taxe kilométrique sur les véhicules automobiles. Les recettes tirées de cette taxe d'utilisation seront rétrocédées, par tête d'habitant, à la population résidente de la Suisse (bonus écologique).

Herr **Piller** unterbreitet im Namen der Kommission für Gesundheit und Umwelt den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Die Standesinitiative wurde wie folgt begründet:

«Die Luftbelastung mit Schadstoffen durch die Verbrennung fossiler Brenn- und Treibstoffe ist ein ernsthaftes Problem. Die Schadstoffemissionen haben seit den fünfziger Jahren insgesamt stark zugenommen. Der Motorfahrzeugverkehr ist an der Produktion dieser Schadstoffe wesentlich beteiligt. Die seit dem 1. März 1986 in Kraft stehende Luftreinhalteverordnung (LRV) beschreibt die Qualitätsanforderungen an die Luft durch die Festsetzung von verschiedenen messbaren Immissionsgrenzwerten. Die bisher vom Bund beschlossenen oder in

Aussicht gestellten Massnahmen vermögen zwar den Schadstoffausstoss zu senken, erreichen aber das als zwingend erkannte Ziel nicht. Die Erfahrung hat gezeigt, dass auf freiwilliger Basis das Verhalten bezüglich Autogebrauch nicht geändert wird. Der Preismechanismus ist das wohl einfachste und wirksamste Steuerungsinstrument zum Erzielen eines möglichst sinnvollen und effizienten Einsatzes eines Gutes, dessen Gebrauch aus ökologischen Gründen auf eine bestimmte Menge reduziert werden muss. Ein hoher Preis vermittelt zudem Anreize für technischen Fortschritt im Sinne von Einsparungen auf allen Ebenen und löst neue Entwicklungsprozesse in dieser Richtung aus. Durch die vollumfängliche Rückerstattung des Reinertrags des Zuschlags an die Wohnbevölkerung wird zudem umweltgerechtes Verhalten belohnt. Gleichzeitig ist jeder Verkehrsteilnehmer nach wie vor frei, das Verkehrsmittel zu wählen, das ihm passend erscheint. Der Oekobonus kann dazu anspornen, Motorfahrzeuge mit geringem Treibstoffverbrauch zu benutzen, eine sparsame Fahrweise zu wählen oder auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.»

2. Erwägungen der Kommission für Gesundheit und Umwelt
Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 23. August den Auftrag erteilt, folgende Massnahmen im Rahmen des Luftreinhalte-Konzeptes weiter zu prüfen:

«- Fahrleistungsabhängiger Oekobonus für Personen- und Lieferwagen;

- Emissionsabhängiger Zuschlag zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;

- Lenkungsabgabe auf fossilen Brennstoffen;

....»

Da einzelne dieser Massnahmen schwerwiegende politische, wirtschaftliche, internationale (insbesondere europäische) administrative und soziale Auswirkungen haben können, hat der Bundesrat den Auftrag erteilt, bis Mitte 1990 die detaillierte Ausgestaltung der Massnahmen auszuarbeiten. Der Bundesrat wird über das Ergreifen bzw. Nichtergreifen dieser Massnahmen entscheiden, wenn die konkreten Ausgestaltungsvorschläge vorliegen und damit deren Auswirkungen bekannt sind.

Die Standesinitiative des Kantons Zürich geht nach Ansicht der Kommission für Gesundheit und Umwelt des Ständerates zu weit. Eine Umverteilung von Sonderabgaben aus einem Bereich auf die ganze Wohnbevölkerung, wie sie in der Standesinitiative vorgesehen ist, kann zu sozialen Ungerechtigkeiten führen.

Der Text der Initiative lässt keinen Spielraum, um die Resultate der in Auftrag gegebenen Abklärungen einzubeziehen.

M. Piller présente au nom de la Commission de la santé publique et de l'environnement le rapport écrit suivant:

1. La décision du Grand Conseil s'inspire des considérations ci-après:

«La pollution atmosphérique causée par les carburants et les combustibles fossiles est un grave problème. Les émissions de polluants ont fortement augmenté depuis les années cinquante. Le trafic motorisé produit à lui seul une bonne partie de ces polluants. L'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair), entrée en vigueur le 1er mars 1986, établit certes les critères de qualité applicables à l'air, en fixant des «valeurs limites d'immission» dûment mesurables. Si les mesures que la Confédération a prises ou compte prendre permettent de réduire le rejet de polluants dans l'atmosphère, elles ne parviennent pas à atteindre un objectif pourtant considéré comme impératif. Or, on sait par expérience que peu de personnes changent spontanément de comportement vis-à-vis de leur automobile. Jouer sur le mécanisme des prix est à n'en point douter le moyen le plus simple et le plus efficace d'amener les automobilistes à limiter l'usage qu'ils font de leur véhicule ainsi que le veulent les impératifs écologiques. Une taxe élevée serait en outre de nature à inciter à la recherche de moyens techniques propres à permettre la réalisation d'économies à tous les niveaux et, partant, favoriserait la mise au point de nouveaux procédés moins gourmands en énergie. En rétrocedant à la population résidante la totalité des recettes tirées de la taxe d'utilisation, les autorités récompenseraient les

efforts écologiques, tout en laissant à chacun la liberté de choisir le moyen de transport qui lui convient. Le bonus écologique encouragerait enfin l'usager de la route à opter pour des véhicules consommant peu de carburant, à conduire de façon à économiser celui-ci, ou à recourir aux transports publics.»

2. Considérations de la Commission de la santé publique et de l'environnement

Lors de sa séance du 23 août 1989, le Conseil fédéral a demandé que les mesures suivantes soient examinées plus en détail dans le cadre de la stratégie de lutte contre la pollution de l'air:

«- Ecobonus en fonction de l'utilisation des voitures de tourisme et de livraison

- Taxe additionnelle selon les émissions en plus des km parcourus par les poids lourds

- Taxe d'incitation sur les combustibles d'origine fossile

....»

Comme certaines de ces mesures peuvent entraîner d'importantes répercussions politiques, économiques, internationales (notamment au niveau européen), administratives et sociales, le Conseil fédéral a demandé que ces mesures soient présentées dans le détail d'ici le milieu de 1990. Il entend se prononcer sur l'adoption ou le rejet de ces mesures lorsqu'il disposera de propositions concrètes dont il pourra apprécier les effets.

Selon l'avis de la Commission de la santé publique et de l'environnement du Conseil des Etats, l'initiative du canton de Zurich va trop loin. Une répartition sur toute la population de taxes spécifiques provenant d'un domaine particulier, tel que le prévoit l'initiative du canton de Zurich, risque de provoquer des injustices sociales.

Le texte de l'initiative ne laisse aucune liberté permettant d'insérer les résultats de mandat d'examen.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt dem Ständerat, der Initiative keine Folge zu geben.

Proposition de la commission

La commission propose au Conseil des Etats de ne pas donner suite à l'initiative.

Piller, Berichterstatter: Ihre Kommission ist grossmehrheitlich der Meinung, dass der Bundesrat gegenwärtig ein grosses Massnahmenpaket prüft, das die Grundelemente dieser Standesinitiative beinhaltet. Die Initiative geht der Kommission in einigen Punkten zu weit. Wir hoffen aber, dass das Massnahmenpaket auch die wesentlichen Elemente der Initiative aufnimmt. Sie finden diese Ueberlegungen ausgeführt im schriftlichen Bericht. Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsmehrheit, so zu beschliessen.

Jagmetti: Die Motorfahrzeugabgaben nicht nur nach dem Zylinderinhalt der Fahrzeuge abzustufen, sondern auch nach der tatsächlichen Fahrleistung, wäre doppelt sinnvoll. Erstens werden die Strassenkosten, die in den Kantonen im wesentlichen aus dem Ertrag dieser Abgaben finanziert werden, ausgeprägt als heute von den Benützern bezahlt. Das wäre dem Verursacherprinzip entsprechend, und ich frage Sie: Wer will eigentlich dagegen sein? Zweitens werden damit aus fixen variablen Kosten; wer viel fährt, zahlt mehr, wer wenig fährt, zahlt weniger. Damit werden Anreize zu einem sinnvollen Gebrauch der Verkehrsmittel geschaffen.

Der Kanton Zürich schlug Ihnen zunächst vor, die Beträge durch Ueberwälzung auf den Benzinpreis fahrleistungsabhängig zu machen. Sie haben das am 9. Juni des letzten Jahres mit 5 gegen 24 Stimmen abgelehnt, im wesentlichen mit der Begründung, man könnte eine entsprechende Regelung in den Grenzregionen durch Tanken im Ausland umgehen. Nun unterbreitet Ihnen der Kanton Zürich eine Initiative ohne diesen Nachteil, aber mit den genannten Vorteilen; sie wäre doch wirklich der Prüfung wert.

Der Vorschlag ist allerdings begleitet vom Antrag zur Einführung des Oekobonus. Die Abgaben sollen erhöht und mit Auszahlung an die Bevölkerung gekoppelt werden: Wer fährt,

zahlt, jeder erhält. So erhält, wer nicht fährt, am Schluss netto vom Staat eine Leistung ausbezahlt. Das schafft Anreize, gewiss; es schafft aber auch Ungerechtigkeiten regionaler, wirtschaftlicher und sozialer Art. Diese Nachteile lassen sich viel schwerer ausmerzen als die Nachteile der reinen fahrleistungsabhängigen Motorfahrzeugabgabe.

Das sind die Gründe, die mich veranlassen haben, in der Kommission den Antrag zu stellen, der Bundesrat sei zu ersuchen, in einem Bericht zur Initiative Stellung zu nehmen, soweit sie eine fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugabgabe verlangt. Nachdem ich aber mit diesem Antrag das gleiche negative Resultat erzielt habe wie mit der Ueberwälzung auf den Benzinpreis, verzichte ich heute auf einen Antrag, um eine nochmalige negative Präjudizierung zu vermeiden.

Ich hoffe, dass der Bundesrat bei der Prüfung der Massnahmen, die im Gange ist, uns doch einen Vorschlag in dieser Richtung unterbreiten wird und dass der Kanton Zürich, der sich erlaubt hat, Ihnen noch einmal eine Initiative einzureichen, am Schluss recht erhält.

Frau Weber: Erlauben Sie mir ein kurzes Wort zur Verteidigung dieser Standesinitiative. Ich bin der Meinung, dass wir solche Standesinitiativen generell eher stiefmütterlich behandeln, und insbesondere behandeln wir die zürcherischen Standesinitiativen ziemlich stiefmütterlich. Ich möchte darauf hinweisen, dass hinter solchen Standesinitiativen im allgemeinen ganze Kantons- oder Grossräte stehen und dass Anliegen dieser Kantonsvertreter sicher nicht unsinnig sind.

Die vorliegende Initiative – da schliesse ich mich meinem Kollegen vollkommen an – hat wirklich einen Sinn. Erstens ist zu sagen, dass Lenkungsinstrumente sicher zu prüfen sind. Lenkungsinstrumente sind nicht systemfremde Ideen; sie wollen vielmehr Anreiz zu einem umweltgerechteren Handeln geben und haben erst noch den Vorteil, dass die Verkehrsteilnehmer nach wie vor über die Möglichkeit verfügen, sich frei zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu entscheiden. Lenkungsinstrumente sind keine Zwangsmassnahmen. Ich bin der Meinung, dass man diese Standesinitiative sehr gut hätte prüfen und überweisen können.

Zweitens beschäftigt sich auch der Bundesrat mit dieser Frage. Er macht das nicht ohne Auftrag. Wenn ich mich recht erinnere, hat der Nationalrat solche Postulate überwiesen. Ich bin sehr froh, dass sich der Bundesrat mit dieser Frage beschäftigt. Auch von da her wären wir also nicht falsch gelegen, wenn wir diese Standesinitiative überweisen hätten.

Mein Kollege hat in der Kommission einen Vermittlungsantrag gestellt und ist unterlegen. Er stellt deshalb verständlicherweise im Rat keinen Antrag mehr. Ich verzichte ebenfalls auf einen Antrag, möchte aber gerne zu Protokoll geben, dass ich diese Standesinitiative unterstütze.

Rüesch: Frau Kollegin Weber beklagt sich über die stiefmütterliche Behandlung von Standesinitiativen in diesem Rat, insbesondere über die stiefmütterliche Behandlung von Standesinitiativen des Kantons Zürich. Davon kann keine Rede sein. Die Belange des Kantons Zürich werden von Frau Weber und Herrn Jagmetti hervorragend vertreten. Aber es handelt sich hier, Frau Weber, keineswegs um eine einstimmige Kundgebung einer Kantonsregierung oder eines Parlamentes, hat doch der Zürcher Kantonsrat diese Initiative mit 89 gegen 71 Stimmen und gegen den Willen der Regierung überwiesen! Bei einer derart schwachen Mehrheit kann doch nicht von einer Kundgebung des Kantons Zürich gesprochen werden!

Das Instrument der Standesinitiative macht meines Erachtens eine merkwürdige Entwicklung durch. Ich habe bei Fleiner/Giacometti, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, Ausgabe 1949, nachgesehen. Dort spricht man von der Standesinitiative als einer Reminiszenz aus der Zeit des Staatenbundes, die man in die neue Bundesverfassung übergeführt habe, um noch die alte Tagsatzungsmentalität ein bisschen weiterleben zu lassen, als die Tagsatzungsmitglieder noch die Anliegen ihrer Kantonen überbrachten. Und dann schreiben Fleiner/Giacometti: «Von dieser Antragskompetenz haben die Kantone bis heute keinen ergiebigen Gebrauch gemacht». Das war 1949. Wenn Sie heute die Uebersicht über die Verhandlungen

der Bundesversammlung III/1989 zur Hand nehmen, so sind darin 22 Standesinitiativen aufgeführt: zweiundzwanzig!

Verfolgt man die Entstehung von Standesinitiativen in den Kantonen, so stellt man fest, dass dieses Mittel je länger, je weniger als Antragsmittel der Kantone verwendet wird, sondern als ein Mittel für kantonsinterne politische Auseinandersetzungen. Das Mittel ist relativ medienwirksam, aber unverbindlich: Man schiebt das Problem einfach der nächsthöheren Stufe, dem Bund, zu, mit der Hoffnung, er werde es schubladisieren. Diese Entwicklung ist zu bedauern. Das ist nicht mehr das Antragsrecht der Kantone, das ist ein politisches Spiel, das mit uns getrieben wird. Darum sind wir gezwungen, die Standesinitiativen vielleicht doch in einer anderen Optik zu sehen als bisher.

Diese Standesinitiative ist auf den ersten Blick bestechend. Es ist von Marktwirtschaft die Rede. Es wird das Verursacherprinzip gelobt. Wenn Sie aber in diesem schönen Büchlein, das wir erhalten haben, die Ausführungen über die Konsequenzen lesen – ich will sie nicht alle aufzählen –, sehen Sie, dass die gutgemeinte Idee kaum realisierbar ist. Wollen Sie wirklich ein Gesetz schaffen, das uns vorschreibt, dass jeder Schweizer den Tank seines Autos an der Grenze auf dessen Füllzustand kontrollieren lassen muss? Stellen Sie sich den Grenzverkehr vor! Denken Sie an die sozialen Ungerechtigkeiten, die eine solche Idee nach sich zieht!

Meines Erachtens ist der Sache Genüge getan. Der Bundesrat hat den Auftrag ja schon, und er hat seinerseits den Auftrag erteilt, die Praktikabilität der Idee zu prüfen. Alles weitere ist deshalb meines Erachtens in diesem Moment überflüssig. Darum tun wir gut daran, der Kommission zu folgen und dieser Initiative keine Folge zu leisten.

Küchler: Wir haben diese Standesinitiative in der Kommission gründlich diskutiert. Unsere Haltung geht, Frau Kollegin Weber, in keiner Art und Weise gegen den Kanton Zürich, und es geht auch in keiner Art und Weise um eine stiefmütterliche Behandlung der Standesinitiative als solche.

Vielmehr müssen wir die Standesinitiative betrachten, wie sie uns vom Parlament des Kantons Zürich vorgelegt wird. Sie beinhaltet zwei Forderungen: Erstens ist auf dem Gebrauch von Motorfahrzeugen eine fahrleistungsabhängige Abgabe zu erheben, zweitens ist der Ertrag dieser Lenkungsabgabe auf die Wohnbevölkerung der Schweiz umzuverteilen. Gerade der zweite Teil erweist sich als völlig unausgereift und unpraktikabel.

Es sind diverse Gründe, die gegen diese Initiative sprechen.

1. Es ist fraglich, ob das anvisierte Ziel, eine Verminderung der Luftbelastung oder Herabsetzung der Luftverschmutzung, überhaupt erreicht werden könnte, weil ja lediglich der motorisierte Verkehr von der Massnahme betroffen würde.

2. Es würden Ungerechtigkeiten entstehen, insbesondere in den Randregionen und in den Bergregionen, wo Arbeitnehmer und Gewerbetreibende lange Anfahrtswege zurückzulegen haben.

3. Es wäre unsozial, wenn der wohlhabende Automobilist weiterhin nach Belieben fahren könnte und der Minderbemittelte sich einschränken müsste.

Schliesslich dürfen wir die preistreibende Wirkung dieser Standesinitiative nicht unterschätzen. Nach dem Büchlein des Oekobonus sollte pro Liter Treibstoff ein Zuschlag von zwei Franken erhoben werden. Dieser Zuschlag wird sich aber zweifellos auf den Index der Konsumentenpreise niederschlagen und sich auf die Preise erhöhend auswirken, also volkswirtschaftlich ebenfalls völlig negative Auswirkungen haben. Kommt hinzu, dass diese zwei Franken Zuschlag pro Jahr 6,6 bis 6,7 Milliarden Franken Lenkungsabgaben ergeben, die auf eine Wohnbevölkerung von fünf bis sechs Millionen umzuverteilen wären. Ein administrativer Aufwand, der überhaupt nicht verantwortet werden könnte.

Aus all diesen Gründen hat – wie Herr Kollege Rüesch richtig ausgeführt hat – der Zürcher Regierungsrat selber gegen diese Standesinitiative opponiert und argumentiert, man solle doch im heutigen Zeitpunkt nicht vorprellen, nachdem der Bundesrat selber in dieser Richtung tätig geworden sei. Der Bundesrat hat nämlich am 23. August weitere Massnahmen

zur Abklärung gegeben. Wenn wir also zur Ueberzeugung kommen, dass die Initiative völlig unpraktikabel und zudem völlig unausgereift ist, hat es bestimmt keinen Sinn, den Bundesrat gemäss Artikel 36 unseres Ratsreglementes zu beauftragen, Bericht und Antrag zu stellen. Ich ersuche Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und der Standesinitiative keine Folge zu geben.

Jagmetti: Sie verstehen, dass ich Herrn Rüesch kurz antworten muss. Zunächst muss ich ihm als Zürcher Standesvertreter sagen, dass der Kantonsrat, wenn er mit Namensaufruf eine Standesinitiative beschliesst, kein «politisches Spiel treibt», sondern sich einen Antrag zu stellen erlaubt, wie das in der Verfassung vorgesehen ist. Dass dieser Antrag, mindestens was den fahrleistungsabhängigen Teil der Motorfahrzeugabgabe betrifft, durchaus prüfenswert ist, zeigt sich schon daran, dass sich der Bundesrat selbst mit diesem Problem auseinandersetzt.

Herr Rüesch hat mich aber auch herausgefordert als Schüler von Zaccaria Giacometti, bei dem ich seinerzeit meine Dissertation geschrieben habe. Ich will jetzt nicht gleichsam die Gedanken meines Lehrers weiterführen, aber immerhin auf folgendes hinweisen: Wenn 1949 und in den Jahren zuvor die Standesinitiative keine so grosse Rolle spielte und sie heute wesentlich mehr Gewicht hat, dann ist das meines Erachtens kein Zeichen der Nostalgie nach der Tagsatzungszeit, sondern ein Zeichen dafür, dass die politischen Entscheide heute so vernetzt sind, dass die Kantone in vielen Bereichen keine abschliessende Gestaltungsmöglichkeit mehr haben, Bundesrecht und Kantonsrecht sich vielmehr stark durchdringen. Damit erhält die Standesinitiative eine neue Legitimation. Der Kanton Zürich hat davon Gebrauch gemacht.

Gadient: Wir haben die Pflichtübung unserer Zürcher Kollegen zur Kenntnis genommen. Stiefmütterliche Behandlung dieser Standesinitiative: keineswegs. Aber wir haben uns in der Kommission die Freiheit herausgenommen, diesen Vorstoss – wie andere Vorstösse – frei und sachlich zu überprüfen. Schwach war nicht nur die Mehrheit, sondern auch die Argumentation dieser Initiative. Denn – Wer viel fährt, bezahlt viel, wer wenig fährt, bezahlt wenig – so einfach ist die Formel nicht. Herr Kollege Jagmetti, Ihr verehrter Lehrer Giacometti war Bündner. Er wohnte im Bergell. Wir kennen das Bergell. Alle Zürcher, die bei uns nicht nur zu Ferien- und Reisezwecken anrücken, wissen, dass gerade die Bewohner unserer entlegenen Talschaften auf das Auto angewiesen sind. Wenn Sie da oben wohnen würden, wo Giacometti das Privileg hatte zu wohnen und heimatberechtigt zu sein, dann wüssten Sie, dass es ganz einfach nicht anders geht.

Ich möchte die Argumente nicht wiederholen, welche die Herren Küchler und Lauber angedeutet haben, aber aus all diesen Gründen erachten wir die Initiative als verfehlt und ungerecht. Ihre Formel könnte überspitzt lauten: «Wer in Zürich wohnt, bezahlt nichts. Je weiter er von Zürich entfernt wohnt, desto mehr bezahlt er.»

M. Ducret: Je ne sais pas si vraiment on a réfléchi, à Zurich, à l'impact que pouvait avoir une taxe. Dans nos centres urbains, à l'heure actuelle, pour venir en ville avec sa voiture – ce qui constitue la cause principale de pollution – on n'hésite pas à payer 3 à 4000 francs par année pour la parquer. A combien devrait s'élever la taxe pour décourager les utilisateurs? Jusqu'à quel montant faudrait-il aller puisque déjà aujourd'hui, en plus des taxes, des impôts cantonaux, qui ne sont pas très lourds, par automobile, il faut 3 à 4000 francs par année pour parquer sa voiture en ville? Dès lors, la taxe devrait être très élevée, hors de proportion avec le but poursuivi, et on créerait une ségrégation grave car il y a des gens – et ce sont souvent des gens relativement modestes – qui sont absolument obligés d'habiter en périphérie, dans des cités satellites où les loyers sont meilleur marché, et qui ne peuvent pas choisir d'habiter près de leur emploi. Je ne pense pas que ce soit là une bonne formule, quand on voit ce que les gens sont déjà prêts à payer maintenant. La solution c'est de faire appel au bon sens et à la raison des citoyens. On peut d'ailleurs faire le

même discours en ce qui concerne la limitation de vitesse. Je crois qu'une bonne campagne publicitaire basée sur le fait qu'on doit respecter autrui, qu'on ne doit pas risquer sa vie et celle des autres, aurait beaucoup plus d'efficacité qu'une limitation de vitesse, et je pense que c'est dans cette direction que nous devrions aller. Ou bien nous considérons que nos compatriotes sont intelligents – ce dont personnellement je suis persuadé – et alors on leur fait confiance, ou bien on prend des mesures de ce type, et c'est alors nous considérer tous comme des petits enfants, ce que nous ne sommes plus malheureusement.

Onken: Nachdem sich die Diskussion nun doch ausgeweitet hat, möchte ich noch ein Wort sagen: Es geht ja eigentlich um die Luftreinhaltung. Das ist der Grund, weshalb diese Standesinitiative im Kanton Zürich lanciert worden ist. Wir wissen heute, dass die Ziele der Luftreinhalteverordnung mit den Massnahmen, die bisher ergriffen worden sind, nicht erreicht werden können. Wenn wir an diesen Zielen festhalten, werden wir nicht darum herumkommen, zusätzliche, möglicherweise sogar einschneidende Massnahmen zu ergreifen. Wenn Herr Gadient den Zürchern vorwirft, dass sie die Randregionen, die Bergregionen unter dem ökonomischen Aspekt zu wenig berücksichtigen, dann kann man sich umgekehrt fragen, wie wohl die Luft im Bergell, oben in Stampa ist und wie an der Zürcher Bahnhofstrasse. Ist es unter diesen Umständen verwunderlich, dass gerade der Zürcher Kantonsrat mit einer solchen Standesinitiative vor unsern Rat tritt? Ich muss sagen, dass ich mich der Mehrheit des Kantonsrates ungleich mehr verpflichtet fühle als der Zürcher Regierung, die gegen diese Standesinitiative angetreten und in der Minderheit geblieben ist. Ich meine, dass wir heute, angesichts der Situation unserer Luft, keine Massnahme mehr ungeprüft lassen können.

Natürlich ist dieser Oekobonus noch nicht in allen Teilen ausgereift und durchdacht. Gerade darum hat Herr Jagmetti in der Kommission ja den Antrag gestellt, es sei zu prüfen und abzuklären, ob und wie für die regionalen Ungleichheiten oder die sozialen Aspekte Lösungen gefunden werden können. Das allemal müssten wir eigentlich gestatten, um vielleicht auch dieses Instrument zu gegebener Zeit bereit zu haben, um es einsetzen zu können.

Von der Prüfung bis zur Inkraftsetzung, das heisst bis zum Beschluss, dieses Instrument auch wirklich einzusetzen, ist noch ein weiter Weg. Dass man aber in diesem Stadium schon abblockt und dem Antrag von Herrn Jagmetti in der Kommission nicht Folge geleistet hat, das bedaure ich sehr und möchte es auch ausdrücklich zu Protokoll geben.

Reichmuth: Ich möchte lediglich darauf hinweisen, dass bisher die Erhebung von Motorfahrzeugabgaben in der Kompetenz der Kantone gelegen ist. Wenn dem Kantonsrat des Kantons Zürich so sehr daran liegt, auf diesem Gebiet etwas zu unternehmen, so liegt es durchaus in seiner Kompetenz, für den Kanton Zürich eine solche fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer oder Abgabe einzuführen. Der Kanton Zürich mit über einer Million Einwohner, mit über einer halben Million Motorfahrzeugen, mit seiner wirtschaftlichen und politischen Stärke könnte ohne weiteres ein Pilotprojekt realisieren. Warum tut er es nicht? Doch wohl deswegen, weil unlängst das Zürichervolk eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern, wie sie vom Regierungs- und vom Kantonsrat beantragt worden ist, abgelehnt hat. Ich wehre mich einmal mehr dagegen, dass der Bund in einem Bereich legislieren soll, der eigentlich in der Kompetenz der Kantone liegt.

Auch materiell erachte ich die vorgeschlagene Lösung als nicht gut. Allein die Umverteilung im Rahmen dieses Oekobonus, bei der der Ertrag pro Kopf an die Wohnbevölkerung der Schweiz, nicht etwa an die Kantone zurückerstattet werden soll, würde nach einem gigantischen Verwaltungsaufwand und nach einem gigantischen Verwaltungsapparat rufen.

Aus diesen Ueberlegungen bin ich der Meinung, nicht der Bund solle in dieser Angelegenheit legislieren, sondern die Kantone selbst.

Bundesrat **Stich:** Ich möchte mich nicht zu den materiellen Aspekten dieses Problems äussern. Ich kann Ihnen nur sagen, dass der Bundesrat das Problem selbstverständlich gründlich prüfen wird. Er wird auch abklären, ob das, was heute gesagt worden ist, hieb- und stichfest ist, und welche anderen Argumente es gibt.

Was mich veranlasst hat, das Wort zu ergreifen, ist eigentlich die Intervention Herrn Rüesch zur Standesinitiative und ihrer Bedeutung. Ich möchte Sie, Herr Jagmetti, auch nicht widersprochen lassen. Von mir aus gesehen hat die Standesinitiative heute wahrscheinlich eine viel grössere Bedeutung als früher. Mir kann man nicht vorwerfen, ich sei ein extremer Föderalist. In der Zwischenzeit sind tatsächlich viele Dinge in die Kompetenz des Bundes übergegangen. Und viele Probleme lassen sich nicht mehr innerhalb eines Kantons lösen, weil sie die ganze Schweiz, Europa und die Welt betreffen. Da scheint es mir nur natürlich zu sein, dass ein Kanton, wenn er sieht, dass er die Probleme nicht lösen kann, versucht, eine Anregung mittels einer Standesinitiative weiterzugeben. Meines Erachtens könnte die Standesinitiative heute mehr Bedeutung haben als früher.

Auch ein Abstimmungsergebnis, das vielleicht als knapp bezeichnet werden kann, würde ich nicht zu kritisieren wagen, denn ich habe schon Abstimmungen gewonnen und verloren, die viel knapper und dennoch demokratisch waren.

Zustimmung – Adhésion

89.200

**Standesinitiative des Kantons
Basel-Landschaft
Einführung von motorfahrzeugfreien
Sonntagen
Initiative cantonale du
canton de Bâle-Campagne
Instauration de dimanches
sans voitures**

Wortlaut der Standesinitiative vom 9. März 1989

Der Kanton Basel-Landschaft beantragt die Einführung mehrerer motorfahrzeugfreier Sonntage im Jahr. Das Fahrverbot ist auf den Privatverkehr zu beschränken. Durch Ausnahmebestimmungen ist sicherzustellen, dass die verfassungsmässigen Aufgaben des Bundes und der Kantone erfüllt werden können und dass die geordnete Versorgung der Bevölkerung gewährleistet bleibt.

Texte de l'initiative du canton du 9 mars 1989

Le canton de Bâle-Campagne demande l'instauration de plusieurs dimanches sans voitures dans l'année. L'interdiction de circuler s'appliquera uniquement au trafic privé. Des dispositions régissant les dérogations permettront de garantir que les tâches constitutionnelles de la Confédération et des cantons pourront être remplies et que les besoins vitaux de la population seront couverts.

Herr **Piller** unterbreitet im Namen der Kommission für Gesundheit und Umwelt den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Die Initiative wurde wie folgt begründet:

«Am ebenso erschütternden wie eindrücklichen Beispiel des schwer erkrankten Waldes ist uns am sichtbarsten bewusst geworden, wie unmittelbar und ernsthaft die natürlichen Lebensgrundlagen für Pflanzen, Tiere und Menschen gefährdet sind. Die fortschreitende Umweltzerstörung lässt sich nur aufhalten, wenn der Mensch seine bisherige Einstellung gegenüber Luft, Wasser und Boden in vielerlei Beziehung tiefgrei-

fend ändert. Die Bevölkerung weiss, dass solche Verhaltensänderungen – nötigenfalls unter Einschränkung der persönlichen Freiheit – erforderlich sind, um drohende Umweltkatastrophen abzuwenden. An ihrer Bereitschaft, eigene Verhaltensweisen den Erfordernissen des Umweltschutzes anzupassen, ist heute nicht zu zweifeln.

Unbestrittenermassen gehört der private Motorfahrzeugverkehr zu den Hauptverursachern der schlechten Luftqualität. Die Erkenntnis, dass Luftverschmutzung und Waldsterben in untrennbarem Zusammenhang stehen, gilt als wissenschaftlich gesichert. Ferner kann davon ausgegangen werden, dass die Einführung und Verbreitung der Katalysatorentechnik zu einer erheblichen Reduktion der Schadstoffbelastung der Luft führen wird. Technische Verbesserungen allein – so unerlässlich sie sind – reichen jedoch nicht aus. Entscheidend für die Gesundung der Umwelt ist vielmehr, dass kurz- und längerfristig ein Umdenken in Richtung bewusstes, umweltschonendes Verhalten stattfindet. Dieses Umdenken muss aus der Einsicht jedes Einzelnen hervorgehen, kann aber durch staatliche Massnahmen in geeigneter Weise gefördert werden. Ein Beispiel dafür stellt die steuerliche Begünstigung von Katalysatorautos dar, wie sie auch im Kanton Basel-Landschaft gilt.

Eine andere sehr sinnvolle Massnahme würde unseres Erachtens in der Einführung motorfahrzeugfreier Sonntage bestehen. Die drastische Einschränkung des Privatverkehrs an motorfahrzeugfreien Sonntagen hätte in erster Linie zur Folge, dass der Motorfahrzeuglärm sowie die Schadstoffkonzentration in der Luft vermindert und der Treibstoffverbrauch gesenkt würde. Ferner ist davon auszugehen, dass während des Verbots der Benützung von Privatautos gesamtschweizerisch die öffentlichen Verkehrsmittel erheblich mehr benützt würden und gleichzeitig eine Verminderung der Zahl der Verkehrsunfälle zu verzeichnen wäre. Die Lebensqualität an diesen Sonntagen könnte – durch den Wegfall des empfindlichen Motorfahrzeuglärms und durch die Reduktion gesundheitsschädlicher Schadstoffemissionen – spürbar verbessert werden. Die Erwartung, dass zahlreiche Motorfahrzeugführer aufgrund ihrer positiven Erfahrungen an autofreien Sonntagen ermuntert würden, an anderen Sonn- und Wochentagen freiwillig auf die Benützung ihrer Fahrzeuge zu verzichten, ist bestimmt nicht abwegig. Wenn die motorfahrzeugfreien Sonntage dazu führen, dass sich der Privatverkehr während des ganzen Jahres vermindert, so hätten sie ihren wesentlichen Zweck erreicht. Vom Fahrverbot wären alle Fahrten auszunehmen, die zur Erfüllung der verfassungsmässigen Aufgaben des Bundes und der Kantone dienen, sowie jene Fahrten, die zur Sicherstellung einer geordneten Versorgung der Bevölkerung unerlässlich sind.

Wir verzichten bewusst darauf, eine bestimmte Mindestzahl motorfahrzeugfreier Sonntage zu verlangen. Viel wesentlicher scheint uns, dass – im Hinblick auf die Signalwirkungen in Richtung umweltgerechten Verhaltens – überhaupt ein Grundsatzentscheid zugunsten motorfahrzeugfreier Sonntage gefällt wird.»

2. Erwägungen der Kommission für Gesundheit und Umwelt
Die Kommission steht den Ideen, die der Initiative zugrunde liegen, positiv gegenüber. Hingegen betrachtet sie die politische Realisierung weniger optimistisch. Zum einen wurde eine ähnliche Volksinitiative 1978 von Volk und Ständen deutlich verworfen, und in den letzten Jahren haben die eidgenössischen Räte Vorstösse in der gleichen Richtung abgelehnt. Im Kanton Zürich wurde in der Volksabstimmung vom 5. März 1989 eine Einzelinitiative, welche die Einreichung einer Standesinitiative für zwölf autofreie Sonntage verlangte, mit 55 Prozent Neinstimmen verworfen.

In bezug auf die Umwelt bringen die vorgeschlagenen Initiativen relativ wenig im Vergleich zu anderen Massnahmen, weil die Fahrten auf andere Tage verlegt werden. Besondere Bedeutung misst die Kommission dem Aspekt bei, dass eine solche Massnahme einen Einzelfall in Europa darstellen und als zusätzliche Verkehrsbehinderung betrachtet würde. Es ist schon schwierig genug, die heute geltenden Beschränkungen (28-t-Höchstgewicht, Nacht- und Sonntagsfahrverbot) trotz dem Druck der Europäischen Gemeinschaften aufrechtzuerhalten.

Standesinitiative des Kantons Zürich Fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer

Initiative du canton de Zürich Taxe kilométrique sur les véhicules automobiles

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.207
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.09.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	459-463
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 959

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.