

M. Gros Jean-Michel, rapporteur: Je confirme ici que les débats en séance de commission ont été beaucoup plus calmes et que nous étions loin de nous douter que cette initiative donnerait lieu à une telle excitation dans cette salle. Est-ce que les élections dans la région bâloise y sont pour quelque chose? Je l'ignore. Mais je vous confirme que la commission a accueilli avec intérêt la démarche du canton de Bâle-Campagne et si le vote de ce canton – comme l'a dit Mme Gonseth tout à l'heure – a recueilli une très large unanimité, c'est que cette initiative décrivait bien l'émotion légitime des habitants de ce canton après l'accident de Schweizerhalle.

Que demande ce canton? Les autorités demandent que des mesures soient prises, mais elles le spécifient dans le développement des motifs, elles ne tiennent pas à tuer la poule aux oeufs d'or qu'est la chimie. Elles veulent tout simplement tenter de ne plus revivre un tel accident. Mais alors, Madame Danner, dans l'exposé des motifs le Grand Conseil de Bâle-Campagne ne développe pas du tout les mêmes arguments que vous, il ne reprend pas du tout cette approche négative que vous avez, face à l'industrie chimique; au contraire, il déclare à plusieurs reprises combien cette industrie rapporte au canton et combien il en a besoin.

La commission a trouvé que cette initiative était excessive à certains égards et surtout qu'elle présentait deux défauts majeurs. Premièrement, elle demandait des moyens financiers supplémentaires que ceux qui sont actuellement octroyés, dédaignant ou ignorant l'effort considérable que l'économie privée investit déjà dans la recherche. Elle veut, d'autre part, remplacer la responsabilité subjective par la responsabilité causale, c'est sur ces deux points principaux que, dans le postulat, la commission modifie le texte de l'initiative de Bâle-Campagne, se contentant d'utiliser les moyens financiers existants, mais en favorisant la recherche dans ce domaine et, d'autre part, se bornant à demander une étude sérieuse quant à la possibilité de remplacer la responsabilité subjective par la responsabilité causale.

Le deuxième défaut que la commission a remarqué, c'est qu'elle fait double emploi avec ce qui est à l'étude actuellement au sein de l'administration. Dans le but de bien montrer que la commission n'était pas indifférente aux problèmes soulevés par Bâle-Campagne, elle a choisi la forme moins contraignante du postulat. Je vous laisse juge de savoir si celui-ci est vraiment nécessaire. La commission a en tout cas pensé, dans sa majorité, qu'il pouvait être utile pour soutenir les efforts du Conseil fédéral. Encore une fois, je vous demande de ne pas donner suite à l'initiative de Bâle-Campagne et, comme la majorité de la commission l'a fait, de retenir le postulat.

Initiative 88.203

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	86 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	45 Stimmen

Postulat Ad 88.203

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	64 Stimmen
Dagegen	49 Stimmen

88.207

Standesinitiative Zürich Fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer Initiative du canton de Zurich Taxe kilométrique sur les véhicules automobiles

Beschluss des Ständerates vom 21. September 1989

Décision du Conseil des Etats du 21 septembre 1989

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 28. September 1988

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

Texte de l'initiative du 28 septembre 1988

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 suisse (bonus écologique).

Schriftliche Begründung der Initianten

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 Luftreinhalte-Verordnung (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.

Développement par écrit des auteurs de l'initiative

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 dou-

ter 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 rétrocédant 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.

Frau **Spoerry** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Eine kantonsrätliche Kommission hat dem Kantonsrat des Kantons Zürich den selbständigen Antrag auf Einreichung einer Standesinitiative betreffend eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf dem 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 eine Standesinitiative eingereicht.

Stand der Arbeiten in der Bundesversammlung und der Verwaltung zum gleichen Gegenstand

1. Zu Lenkungsabgaben und Oekobonus sind bis jetzt zahlreiche Vorstösse (Motionen, Postulate, Interpellationen, Einfache Anfragen) eingereicht und in den Räten behandelt worden.

Die eidgenössischen Räte haben auch über die Standesinitiativen des Kantons Zürich (87.206 Motorfahrzeugsteuern) und des Kantons Bern (88.206 Erhebung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern über den Benzinpreis) zu entscheiden gehabt. Aus der Begründung der beiden Initiativen, die gleich lauten, geht u. a. hervor, dass «die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern über den Benzinpreis auf einfachste und wirksamste Weise dem Verursacherprinzip Rechnung trägt».

Der Nationalrat hat am 27. September 1989 die beiden Initiativen mit 80 zu 45 Stimmen abgelehnt. Der Ständerat hat am 9. Juni 1988 die Standesinitiative Zürich mit 24 zu 5 Stimmen und jene des Kantons Bern am 15. März 1990 einstimmig (29 Stimmen) ebenfalls abgelehnt.

Der Nationalrat hat aber ein Postulat (Ad 87.206) der Kommission für Gesundheit und Umwelt vom 13. Februar 1989 betreffend die fahrleistungsabhängige Besteuerung der Motorfahrzeuge am 7. Juni 1990 mit 50 zu 34 Stimmen überwiesen.

2. Der Bundesrat hat an einer Sitzung vom 23. August 1989 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.

Das Hauptgewicht bei den Konkretisierungsarbeiten zum Oekobonus liegt bei den Vollzugsfragen. Zuerst muss ein Kilometerzähler entwickelt werden, der nicht zu teuer und doch zuverlässig sein sollte. Zur Diskussion stehen auch die Rückerstattungsmodelle, Vollzugsorgane in den Kantonen und natürlich auch Vollzugskosten. Untersucht werden müssen auch die regionalpolitischen Auswirkungen bei der Einführung des Oekobonus.

Sobald diese Vorarbeiten abgeschlossen werden, wird der Bundesrat zu befinden haben, ob er den Oekobonus einführen will oder nicht.

Erwägungen der Kommission

Die ständerätliche Kommission hat dem Rat mit 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen beantragt, der Standesinitiative keine Folge zu geben. Der Ständerat hat, nachdem der Kommissionspräsident erklärt hatte, es sei zu hoffen, dass das Massnahmen-

paket des Bundesrates die wesentlichen Elemente der Initiative aufnehmen werde, nach einer kurzen Debatte die Standesinitiative einstimmig abgelehnt.

Die Kommission hat nach der ersten Beratung am 21. Februar 1990 beschlossen, am 11. September 1990 einen Spezialisten des Oekobonus anzuhören, die am 23. August 1989 für Mitte 1990 angekündigten Vorschläge des Bundesrates zum Oekobonus abzuwarten und die weitere Beratung sowie Beschlussfassung auf den 20. November 1990 festzulegen.

Obwohl der Ständerat die Standesinitiative ohne Gegenstimme abgelehnt hat, wollte die Kommission das Anliegen der Initiative nicht einfach unter den Tisch wischen. Sie wollte sie aber auch nicht in dieser Form übernehmen, weil der Initiativtext aus der Sicht der Kommission zu eng ist. So kann gemäss Initiativtext keine Rücksicht genommen werden auf die verschiedenen Regionen mit Bezug auf deren Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Zudem vermochte die Pro-Kopf-Umverteilung der Erträge die Kommission nicht zu befriedigen.

Hingegen war die Kommissionsmehrheit der Ansicht, dass es die Grundidee der Standesinitiative, nämlich der Oekobonus, wert ist, genauer geprüft zu werden. Wenn der Bundesrat schon verschiedene Formen der Energiebesteuerung in Erwägung zieht – die auch alle noch nicht definitiv ausgereift sind –, so soll die Idee des Oekobonus ebenfalls genau studiert werden. Nur so kann man sich über seine Vor- und Nachteile ein besseres Bild machen. Aus diesem Grund beschloss die Kommission eine Motion, welche dem Bundesrat für ein allfälliges Projekt eines Oekobonus klare Vorgaben macht.

Weil der Bundesrat die am 23. August 1989 für Mitte 1990 angekündigten Vorschläge auch im November 1990 noch nicht bekanntgegeben hat, beschloss die Kommission, die folgende Motion zu überweisen:

«Der Bundesrat wird eingeladen, die Möglichkeit zu schaffen, eine fahrleistungs- und verbrauchsabhängige Abgabe auf dem Gebrauch von Motorfahrzeugen zu erheben.

Die dadurch verursachte Benachteiligung von schlecht erschlossenen Regionen ist zu berücksichtigen und auszugleichen.

Die Abgabe muss indexneutral sein.

Bei der Verwendung der Erträge ist die Vermeidung von Umweltbelastungen zu belohnen.»

Nachdem sich die Situation seit der Beschlussfassung vom 20. November 1990 verändert hat, beschloss die Kommission in einer Sitzung während der Wintersession mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung, auf ihren Beschluss betreffend die Motion zurückzukommen und auf eine solche zu verzichten. Die folgenden Gründe haben die Kommission dazu bewogen:

1. Der Bundesrat liess inzwischen die Idee des Oekobonus prüfen und die Ergebnisse veröffentlichen (Der fahrleistungsabhängige Oekobonus. Synthesebericht. Buwal, Juli 1991). Ein Teil der Motion ist dadurch erfüllt.

2. Der Bundesrat hat am 11. März 1991 zunächst den Grundsatzentscheid getroffen, den Oekobonus einführen zu wollen, sobald ein taugliches Fahrleistungs-Erfassungssystem entwickelt wird. Er kam jedoch am 17. Oktober 1991 auf diesen Grundsatzentscheid zurück und beschloss, die Weiterverfolgung des Oekobonus aus technischen und finanziellen Gründen zu sistieren.

3. Der Oekobonus wird in der letzten Zeit auch durch die Mehrheit der politischen Parteien abgelehnt.

Die Kommissionsmehrheit bleibt jedoch der Auffassung, dass es richtig gewesen ist, die klaren Vorgaben für ein allfälliges Projekt eines Oekobonus gemacht zu haben. Sie verzichtet jedoch aus obenerwähnten Gründen darauf, die Einführung des Oekobonus zum jetzigen Zeitpunkt zu beantragen.

Die Kommission zieht deswegen ihre Motion mit 9 zu 3 Stimmen zurück und mit 9 zu 4 Stimmen lehnt sie auch die Ueberweisung als Postulat ab.

Mme **Spoerry** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Une commission parlementaire a adressé au Grand Conseil une proposition qui tend au dépôt d'une initiative cantonale vi-

sant 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 une initiative le 28 septembre 1988.

Etat des travaux de l'Assemblée fédérale et de l'administration ayant trait au même objet

1. De nombreuses interventions (motions, postulats, initiatives parlementaires, questions ordinaires) concernant des taxes d'orientation et le bonus écologique ont été déjà déposées aux Chambres et traitées par elles.

Les Chambres fédérales ont dû également se prononcer sur les initiatives 87.206 «Taxe sur les véhicules à moteur» du canton de Zurich et 88.206 «Perception sur le prix de l'essence de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur» du canton de Berne. Il ressort du développement des deux initiatives, dont la teneur est identique, que la perception sur le prix de l'essence des impôts sur les véhicules à moteur permet d'appliquer aisément et avec efficacité le principe pollueur-payeur.

Le Conseil national a rejeté les deux initiatives le 27 septembre 1989 par 80 voix contre 45. Le Conseil des Etats a également rejeté l'initiative du canton de Zurich par 24 voix contre 5 le 9 juin 1988 et celle du canton de Berne par 29 voix sans opposition, donc à l'unanimité, le 15 mars 1990.

Toutefois, le Conseil national a décidé, le 7 juin 1990, par 50 voix contre 34, de transmettre un postulat (ad 87.206) déposé le 13 février 1989 par la commission soussignée et concernant un impôt proportionnel aux kilomètres parcourus par les véhicules à moteur.

2. 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:

– écobonus en fonction de l'utilisation des voitures de tourisme et de livraison;

– taxe additionnelle selon les émissions en plus des kilomètres parcourus par les poids lourds;

– taxe d'incitation sur les combustibles d'origine fossile.

Les travaux concernant l'institution d'un écobonus portent principalement sur les questions relatives à l'exécution. Il faut d'abord mettre au point un odomètre d'un prix modique mais suffisamment fiable. On étudie également des possibilités de remboursement et la nécessité de créer des organes d'exécution dans les cantons et on essaie de déterminer les frais d'exécution. L'étude doit également porter sur les conséquences politiques que l'institution d'un écobonus aurait sur le plan régional. Dès que ces travaux préliminaires seront achevés, le Conseil fédéral devra se prononcer sur l'opportunité d'instituer un écobonus.

Considérations de la commission

La commission du Conseil des Etats a décidé par 8 voix et 2 abstentions de ne pas donner suite à l'initiative du canton.

Pour sa part, le Conseil des Etats a rejeté cette initiative à l'unanimité après un bref débat, le président de la commission ayant déclaré qu'il fallait espérer que le train de mesures du Conseil fédéral contiendrait les principaux éléments de l'initiative.

Après sa première délibération, le 21 février 1990, la commission a décidé d'entendre un spécialiste des questions relatives à l'écobonus, le 11 septembre 1990, d'attendre les propositions gouvernementales concernant l'écobonus que le Conseil fédéral se proposait, selon sa déclaration du 23 août 1989, de présenter au milieu de l'année 1990, de poursuivre ses délibérations le 20 novembre 1990 et de prendre une décision à la même date.

Bien que le Conseil des Etats ait rejeté l'initiative sans opposition, la commission n'entendait pas repousser les demandes présentées sans autre forme de procès. Cependant, elle ne désirait pas non plus reprendre l'initiative telle quelle, parce qu'elle considérait que celle-ci n'est pas suffisamment souple. Ainsi, dans sa teneur actuelle, l'initiative ne permet pas de tenir compte des différences concernant la desserte des diverses

régions par les transports publics. En outre, la rétrocession des recettes tirées de la taxe à la population, par tête d'habitant, n'a pas semblé satisfaisante à la commission.

La majorité de la commission a considéré en revanche que l'idée principale de l'initiative, à savoir l'écobonus, mérite un examen attentif. Puisque le Conseil fédéral étudie divers projets d'impôt sur l'énergie encore nullement mis au point, l'écobonus doit aussi être suffisamment bien examiné pour qu'on puisse se faire une idée claire des avantages et inconvénients qu'on lui attribue. Aussi la commission adopta-t-elle une motion qui donne des directives précises au Conseil fédéral pour le cas où il déciderait d'élaborer un projet prévoyant un écobonus.

Comme le Conseil fédéral n'avait pas encore présenté en novembre 1990 les propositions annoncées le 23 août 1989 pour le milieu de l'année 1990, la commission décida de transmettre la motion suivante:

«Le Conseil fédéral est invité à instaurer un système permettant de prélever une taxe kilométrique sur les véhicules automobiles (taxe d'utilisation).

Il tiendra compte de la situation des habitants des régions mal desservies et il compensera les inconvénients qui en résultent pour eux.

La taxe ne doit pas avoir de conséquences sur l'indice des prix.

Les recettes serviront à récompenser les efforts consentis pour éviter les atteintes à l'environnement.»

La situation s'étant modifiée depuis la décision prise le 20 novembre 1990, la commission a résolu par 9 voix contre 3 et une abstention, lors d'une séance tenue pendant la session d'hiver, de revenir sur sa décision concernant la motion et de renoncer à celle-ci, pour les raisons suivantes:

1. Le Conseil fédéral a fait examiner l'idée d'un écobonus et publier les résultats de cette analyse (cf. Der fahrleistungsabhängige Oekobonus, rapport de synthèse sur un écobonus prélevé en fonction des prestations de circulation, OFEFP, juillet 1991). Il a ainsi satisfait à une partie de la motion.

2. Le 11 mars 1991, le Conseil fédéral a pris la décision de principe d'instaurer l'écobonus dès qu'un système valable d'enregistrement des kilomètres parcourus (odomètre) serait établi. Il est cependant revenu sur cette décision le 17 octobre 1991, et a décidé de suspendre la poursuite des travaux sur l'écobonus pour des raisons techniques et financières.

3. L'écobonus a été rejeté par la plupart des partis politiques ces derniers temps.

La majorité de la commission reste cependant convaincue qu'il était bon de définir clairement les données d'un projet éventuel d'écobonus. Mais pour les raisons précitées, elle renonce à proposer la création de l'écobonus à l'heure actuelle. La commission retire donc sa motion par 9 voix contre 3 et renonce à la transmettre sous forme de postulat par 9 voix contre 4.

La majorité de la commission confirme en outre le rejet de l'initiative du canton de Zurich tandis que la minorité maintient sa proposition.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 11 zu 5 Stimmen:

Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

(Danuser, Hübacher, Leutenegger Oberholzer, Longet, Pitteloud, Wiederkehr)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la commission

La commission propose, par 11 voix contre 5:

Majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Danuser, Hübacher, Leutenegger Oberholzer, Longet, Pitteloud, Wiederkehr)

Donner suite à l'initiative

Frau **Spoerry**, Berichterstatterin: Die vorliegende Standesinitiative des Kantons Zürich ist schon die zweite Initiative dieses Kantons, die wir mit Bezug auf die Motorfahrzeugsteuer behandeln. Die erste Standesinitiative des Kantons Zürich datierte aus dem Jahre 1987 und verlangte die Erhebung einer Motorfahrzeugsteuer über den Benzinpreis. Diese Standesinitiative wurde in beiden Kammern klar abgelehnt.

Die zweite Initiative, über die wir heute debattieren, stammt aus dem Jahre 1988 und verlangt eine fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer bzw. eine fahrleistungsabhängige Abgabe auf dem Gebrauch von Motorfahrzeugen. Es handelt sich also um ein Oekobonussystem, das im Sinne einer allgemeinen Anregung vorgeschlagen wird. Der Ertrag aus diesem Oekobonus soll gemäss der Standesinitiative pro Kopf der Bevölkerung an die Wohnbevölkerung der Schweiz zurückerstattet werden.

Auch bei diesem Geschäft – wie bereits beim vorangehenden – war der Ständerat Erstrat, und er hat diese Standesinitiative einstimmig abgelehnt. Allerdings wurde dabei argumentiert, man gehe davon aus, dass der Vorschlag zu gegebener Zeit vom Bundesrat in einer detaillierteren und ausgearbeiteten Form vorgelegt werden solle.

Ihre Kommission hat nicht ganz so kurzen Prozess mit dieser Standesinitiative gemacht. Das hängt auch ein bisschen damit zusammen – wie im vorangehenden Fall –, dass man findet, man müsste den kantonalen Parlamenten, die solche Aufträge an unser Parlament überweisen, zeigen, dass wir ihre Anliegen ernst nehmen und prüfen.

Es hatte aber noch andere Gründe: Zum ersten muss ich Ihnen sagen, dass eine beachtliche Mehrheit der Kommission die Idee des Oekobonus, die uns von ihrem «Vater» – Herrn Georg Ziegler aus Winterthur – am 21. September 1990 anschaulich präsentiert wurde, in ihrem Grundgehalt gar nicht so abwegig findet und jedenfalls als prüfenswert beurteilt hat. Es kam dazu, dass zur gleichen Zeit ein Vorschlag des Bundesrates für eine CO₂-Abgabe auf dem Tische des Hauses lag, für dessen Ausgestaltung sich die Kommission in ihrer Mehrheit – und das war keine parteipolitische Sache – nicht so ganz begeistern konnte. Wir waren daher der Meinung: Wenn schon verschiedene Formen der Energiebesteuerung geprüft werden sollen, dann wäre es die Idee des Oekobonus wert, auch geprüft zu werden.

Wir haben dann allerdings die Standesinitiative abgelehnt, weil uns der Vorschlag der Standesinitiative nicht befriedigen konnte. Er nimmt nämlich keinerlei Rücksicht auf die Probleme, die durch die unterschiedliche Erschliessung abgelegener Gebiete entstehen. Auch die schlichte Pro-Kopf-Rückverteilung des Ertrags schien uns nicht unbedingt das Ei des Kolumbus. Weiter hat uns gestört, dass die Auswirkungen, die ein solcher Oekobonus auf den Index haben könnte, in keiner Art und Weise berücksichtigt wurden.

Die Kommissionsmehrheit entschied sich also, die Standesinitiative abzulehnen. Wir formulierten aber eine Motion, mit der wir den Bundesrat beauftragten, die technischen Voraussetzungen zu überprüfen, die es in der Praxis überhaupt ermöglichen würden, eine fahrleistungsabhängige Abgabe gerecht zu erheben: also z. B. zu prüfen, ob ein Radumdrehungszähler entwickelt werden kann, der für alle Autos anwendbar ist und nicht nur für gewisse, wie das offenbar heute der Fall ist. Weiter formulierten wir Bedingungen, welche aus der Sicht der Kommissionsmehrheit an einen Oekobonus gestellt werden müssten, nämlich erstens die Berücksichtigung der Probleme der schlecht erschlossenen Regionen, zweitens die Indexneutralität und drittens ein Rückgabesystem, das gerechte Anreize schaffen könnte.

Unserer Kommission schien es zuerst – und das muss man wissen, wenn man diese Motion verstehen will –, als wollte sich der Bundesrat nicht so recht mit dieser Frage auseinandersetzen und als bedürfte es unseres Auftrages, damit er neben anderen Formen der Energiebesteuerung auch die Realisierbarkeit, die Vor- und Nachteile eines Oekobonus eingehend prüfen würde. Seit jenem Zeitpunkt haben sich jedoch die Ereignisse überstürzt: Entgegen all unseren Erwartungen hat der Bundesrat bereits ein knappes halbes Jahr später, nämlich am 11. März 1991, beschlossen, den Oekobonus ein-

zuführen, sobald ein taugliches System zur Berechnung der Fahrleistung entwickelt sei. Man konnte dann feststellen, dass diese Mitteilung in der Öffentlichkeit nicht mit sonderlicher Begeisterung aufgenommen wurde. Bekanntlich stand damals auch die Finanzordnung im Raume und andere Energieabgaben, die diskutiert wurden. Zudem zeigten sich auch technische Schwierigkeiten. Jedenfalls hat der Bundesrat bereits am 17. Oktober des gleichen Jahres bekanntgegeben, dass er aus technischen und finanziellen Gründen das Projekt eines Oekobonus bis auf weiteres sistiere.

Nach diesen Ereignissen ist Ihre Kommission nochmals zusammengesetzt. Die Kommissionsmehrheit hat in Anbetracht der Entwicklung, die sich nach Ihrer Entscheidung vor bald eineinhalb Jahren ergeben hat, beschlossen, an der Ablehnung der Standesinitiative festzuhalten, gleichzeitig aber auf die vorbereitete Motion zu verzichten.

Der Bundesrat ist der Prüfung der Vor- und Nachteile des Oekobonus in der Zwischenzeit nachgekommen. Er hat die Ergebnisse in einem Bericht des Buwal vom Juli 1991 veröffentlicht. Aus finanziellen, technischen, aber auch politischen Gründen will er zurzeit dieses Projekt nicht weiterverfolgen. Es sind andere Formen von Abgaben auf Energie im Gespräch. Sollte je wieder über einen Oekobonus diskutiert werden, legt Ihre Kommission aber Wert darauf, dass dazumal die Randbedingungen, die ich vorgängig genannt habe, beachtet werden.

Die Kommissionsminderheit bittet Sie, der Standesinitiative des Kantons Zürich Folge zu geben.

Im Namen der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen die Ablehnung der Standesinitiative des Kantons Zürich.

M. Gros Jean-Michel, rapporteur: La commission a examiné très à fond le problème du bonus écologique soulevé par le canton de Zurich puisqu'elle a consacré plusieurs séances à cette initiative cantonale. Elle a suivi en particulier très attentivement les travaux de l'Office fédéral de l'environnement sur ce sujet. Il était en effet important de situer cette initiative cantonale en parallèle des travaux demandés par le Conseil fédéral à son administration. Le rapport écrit explique de manière claire et détaillée tous les travaux de la commission, je n'y reviendrai donc pas, si ce n'est pour insister sur les différentes phases de ces travaux qui l'ont amenée, premièrement, à rejeter l'initiative du canton de Zurich, deuxièmement à ne pas présenter de motion.

Au moment de l'examen de cette initiative, la majorité de la commission a considéré que l'idée d'un bonus écologique était intéressante mais que la formulation du Grand Conseil zurichois mettait en évidence des inconvénients tels qu'il était impossible d'accepter l'initiative ainsi rédigée. Le principe de la redistribution de la taxe prélevée au profit de chaque habitant pose des problèmes évidents, la question de la population habitant des régions éloignées des transports publics n'est pas évoquée, la répercussion de la taxe sur l'indice des prix non plus. D'autre part, l'état des travaux de l'Administration fédérale montrait qu'il n'existe pour le moment pas de moyen fiable de déterminer de manière exacte les kilomètres parcourus. Aussi la majorité de la commission estima-t-elle préférable de rejeter l'initiative du canton de Zurich, tout en priant le Conseil fédéral, par le biais d'une motion, de présenter un projet de bonus écologique privé des défauts que je viens d'évoquer.

Or, le 17 octobre dernier, le Conseil fédéral renonçait, en tout cas provisoirement, au bonus écologique pour des raisons techniques et financières. Les mauvaises langues rappellent cependant que les élections fédérales étaient fixées au 20 octobre, soit trois jours plus tard. La commission a donc été convoquée de nouveau, après lesdites élections, pour discuter de l'opportunité de la motion qu'elle avait rédigée une année auparavant. C'est par 9 voix contre 4 qu'elle décida de retirer sa motion, celle-ci n'ayant plus de raison d'être.

Par ailleurs, et comme indiqué dans le rapport écrit, la commission vous demande, par 11 voix contre 5, de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Zurich. J'ajouterai, à titre personnel, que j'ai été désigné comme rapporteur de langue française il y a peu de temps puisque celui qui était prévu à ce

poste n'est plus parlementaire, et de ce fait je ne peux que compléter le rapport écrit de la commission. Qu'il soit cependant dit ici que je faisais partie des quelques membres de la commission qui rejetaient l'initiative zurichoise, non pour des vices techniques mais bien parce qu'ils étaient opposés, quant au fond, à toute idée de bonus écologique.

Frau Danuser, Sprecherin der Minderheit: Im Namen der Minderheit bitte ich Sie, der Standesinitiative des Kantons Zürich Folge zu geben.

Im Zusammenhang mit dem Transitvertrag mit der EG soll bei der Schaffung neuer Abgabesysteme für den Strassenverkehr koordiniert vorgegangen werden. Aber bevor diese Systeme koordiniert werden, stellt sich die Frage, wie sich das schweizerische Abgabesystem im Rahmen dieser Koordination präsentiert. Wir rühmen uns bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit unseres hohen Standards im Umweltbereich. Es stellt sich die Frage, auf welchem Niveau wir die Abgabesysteme koordinieren wollen. Die Minderheit der Kommission stellt sich vor, dass die Schweiz mehr vorzeigen könnte, wenn sie mit dem Oekobonuskonzept einsteigen würde. Es wäre ein stolzes Modell, das sich sehen liesse und dem guten schweizerischen Ruf gerecht würde. Es liesse sich auch die Schwerverkehrsabgabe in den Oekobonus integrieren.

Bei den Versuchen mit Tempo 30 hat sich gezeigt, dass als wichtigstes politisches Ergebnis die Akzeptanz herauskam. Zwei Drittel der betroffenen Bevölkerung begrüßten die Tempolimiten. Zugegeben, ein Vergleich mit dem Oekobonus, um den es hier einmal mehr geht, ist nicht möglich, weil es keinen Versuch gibt und ein solcher auch nicht vorgesehen ist. Ich behaupte aber, das Ergebnis bezüglich Akzeptanz wäre vergleichbar, denn der Oekobonus wird die Zunahme des Strassenverkehrs aufhalten. Es ist ein Bonus, etwas Gutes, eine Gutschrift, welche umweltfreundliches Verhalten endlich einmal belohnt. Der ganzen Bevölkerung würde er ausbezahlt: auch den Kindern und Jugendlichen, eventuell bis zum Alter von 18 Jahren hälftig, auch den Rentnerinnen und Rentnern, auch den Leuten im Berggebiet, die eventuell etwas mehr erhielten, weil ein für Randregionen verträglicher Oekobonus geschaffen werden soll. Hingegen werden jene zur Kasse gebeten, welche für die Fortbewegung sehr viel Treibstoff brauchen.

Heute sind die Benzinpreise im Ausland so viel billiger, dass es gar keinen günstigeren Moment zur schleunigsten Einführung des Oekobonus geben kann. Er müsste ohne Uebergangsregelung in einer ersten Phase tief angesetzt werden, dann stellte sich das Problem des Benzintourismus erst gar nicht. Nachher müsste er im Einklang mit der internationalen Entwicklung angepasst werden. Bei einer jährlichen Erhöhung könnte man sich langsam daran gewöhnen.

In vielen Parteiprogrammen steht geschrieben, dass das Verursacherprinzip zum Tragen kommen soll, dass die Staatsquote nicht verändert werden dürfe, dass die Massnahme indexneutral sein müsse. Zur Erreichung der Indexneutralität wurde im Auftrag der SP-Fraktion ein Konzept erarbeitet, das sogar in der «NZZ» lobende Kritik fand. Wie wollen Sie diese drei Punkte (Verursacherprinzip, gleiche Staatsquote, Indexneutralität) ohne den Oekobonus erreichen?

Ich bitte Sie, der Initiative Folge zu geben.

Kern: Es sind viele Punkte angeschnitten worden, warum man die fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer einführen soll. Ich möchte ganz kurz erläutern, warum wir das nicht wollen.

Wir hatten 1988, als die Initiative eingereicht wurde, im Kanton Zürich ungefähr 20 Prozent der PW mit Katalysator ausgerüstet. In der Zwischenzeit sind jährlich 11 Prozent auf «Kat» umgestiegen. 1991 hatten wir bereits 52 Prozent der Fahrzeuge, die mit Katalysator ausgerüstet sind. Jedes Jahr können wir also mit 11 Prozent mehr Katalysatorfahrzeugen rechnen. Wir haben bis 1995 bereits 96 Prozent aller Fahrzeuge, vor allem PW, die mit Katalysator ausgerüstet sind. Ich würde sagen: Wenn gesamtschweizerisch bis 1996 oder 1997 ebenfalls 96 Prozent aller Fahrzeuge mit Katalysator ausgerüstet sind,

haben wir einen grossen Beitrag an die Luftreinhalte-Verordnung geleistet. Darum sollte es in dieser Initiative ja auch gehen. Wenn wir also das Ziel erreichen ohne weitere Beschränkungen, sollten wir zufrieden sein.

Dreher: Ich weiss nicht, zum wievielten Mal wir jetzt diesen Blödsinn diskutieren. Ich habe wirklich genug davon. Ständig wird von der Ueberlastung des Parlaments gesprochen, und Mal für Mal wird in epischer Breite über solchen Blödsinn diskutiert. Ich habe dafür nicht das geringste Verständnis.

Diese Standesinitiative des Kantons Zürich, woher kommt denn die? Sie ist eine Folge der Erfindung des Waldsterbens – wo sich das schweizerische Parlament als einziges Parlament der Welt so tief erniedrigt hat, auf sozialistisch-ökokommunistische Intervention hin eine Sondersession abzuhalten, in der Meinung, man könne mit kranken Bäumen das System umkrepeln! Das ist ein Faktum, genauso wie es bei «Heuchlen-Anschwilen» nie um einen Waffenplatz, sondern immer nur um Ideologie gegangen ist.

In der Sache selbst: Das war jene Stimmung, die noch 1987 – da war ich bereits im Rat – in der dringlichen Interpellation 87.929 des linksfreisinnigen Wanner-Solothurn am 16. Dezember 1987 zu Sätzen und Fragen führen konnte wie – ich zitiere Herrn Wanner wörtlich –: «Ich stehe voll zu dieser Wirtschaft.» Und dann fragte er, ob die Luftverschmutzung als Hauptursache für die Schäden in unseren Wäldern zu betrachten sei – eine Luftverschmutzung, die natürlich vom Motorfahrzeug herrühren musste, von was denn sonst. Und Bundesrat Cotti hat sich da in seiner bekannten, unverbindlich die linksgrüne Seite favorisierenden Art irgendwie herausgewaschen. Sie können das auf französisch im Amtlichen Bulletin nachlesen.

Heute lese ich in der «Neuen Zürcher Zeitung», dem Weltblatt also, auf Seite 18 oben rechts – welch ein Zufall –: «Ist unser Wald überhaupt krank?» Und da wird doch geradezu glänzend widerlegt, was in Sachen «Waldsterben» jahrelang behauptet und breitgewalzt wurde! Wir sollten jetzt langsam diesen ganzen grünen Stuss beerdigen, abschreiben, Abdankung in der Waschküche, Ende! Und einmal wieder dazu übergehen, nachzudenken, wovon dieses Land eigentlich lebt. Es lebt vom Export, und es lebt vom Finanzplatz! Es lebt jedoch nicht von den grünen Umweltbüros, die Millionen scheffeln! Der «Tagesanzeiger» zählt übrigens in seinen Gegenüberstellungen ständig die Zahl der Verwaltungsratsmandate von bürgerlichen Politikern auf, aber bei den sozialistischen Politikern und den grünen Politikern vergisst er regelmässig aufzuführen, wie viele Millionen Staatsaufträge aufgrund des politischen Mandates eingegangen sind. Das einmal als öffentliche Korrektur zu einer bekannten Desinformationswelle.

Man jammert über das Defizit in der Bundeskasse. Dazu folgendes: 1978 haben wir 1236 Millionen Franken ausgegeben, um die Defizite der Staatsbahnen und der Konzessionierten Transportunternehmungen zu decken. 1992 werden es 2500 Millionen Franken sein. All das wurde eingeleitet mit dieser abscheulichen Waldsterbelüge, diesem Waldsterben, auf das wir immer noch warten. Ich habe schon vor Jahren gesagt, ich hätte gerne im Kanton Zürich einmal 50 x 50 Meter gestorbenen Wald gesehen. Die Antwort ist bis heute nicht gekommen.

Sie wissen, dass die Diskussion weitergeht. Die vulgärökonomischen Schleichwege des Finanzdepartementsvorstehers haben eine CO₂-Steuer im Depot. Er soll sie bringen. Und er soll mit der angeblich so katastrophalen Umweltbelastung argumentieren! Wir werden ihm an der Urne eine Antwort geben, die er verstehen wird. Und die Wähler werden eine weitere Antwort geben, die Sie alle verstehen werden.

Blatter: Im Grundsatz war man sich einig. Wer viel Auto fährt, braucht viel Treibstoff und verursacht mehr Abgase als jemand, der nur selten sein Motorfahrzeug benützt. Eine Lenkungsabgabe nach dem Verursacherprinzip wäre sachlich begründet und ein wirksames Steuerungsinstrument für einen möglichst effizienten Einsatz von Motorfahrzeugen. Zudem schafft sie einen Anreiz zur Entwicklung von noch sparsameren und umweltfreundlicheren Modellen.

Die Standesinitiative verlangt jedoch extreme Massnahmen, die in der Praxis zum Teil falsche Signale setzen und einen gewaltigen neuen Bürokratismus verursachen.

Vor allem aus zwei Gründen lehnt die CVP-Fraktion die Standesinitiative des Kantons Zürich ab:

1. Ein grosses Problem bildet der unterschiedliche Erschliessungsgrad unseres Landes durch öffentliche Verkehrsmittel. Die Städte und Agglomerationen sind durch die öffentlichen Verkehrsmittel heute schon sehr gut erschlossen und werden aus dem Benzinzoll zusätzlich unterstützt. Die ländlichen Randregionen und das Berggebiet, das ich hier vertreten darf, sind im Vergleich zu den Städten mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schlecht erschlossen. Dies bedeutet für die Bevölkerung dieser Gebiete, dass sie für den Arbeitsweg auf ein privates Motorfahrzeug angewiesen sind. Man ist nicht in der Lage, auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen. Es wäre somit zwingend, dass mit der Einführung eines Oekobonus die eindeutig benachteiligten Rand- und Bergregionen abgegolten werden müssten, was nicht einfach ist.

2. Der letzte Punkt der Standesinitiative verlangt, dass der Ertrag pro Kopf an die gesamte Wohnbevölkerung der Schweiz ausbezahlt wird. Eine solche Forderung ist in der Praxis nur mit einem neuen, gigantischen Verwaltungsapparat durchführbar und somit abzulehnen.

Im Namen der einstimmigen CVP-Fraktion beantrage ich Ihnen, der Standesinitiative des Kantons Zürich keine Folge zu geben und auch das Postulat der Kommissionsminderheit abzulehnen.

Wiederkehr: Zum «grünen Stuss»: Wenn das Blech, das Herr Dreher redet, fahren könnte, könnte er weltweit den grössten Automobilhandel aufmachen. Es ist schon seltsam zu sehen, welches Thema hier im Saal die Gemüter am meisten zu erregen vermag. Und wenn profilierte Persönlichkeiten versuchen, auf die Gefahren, die auf unsere Welt zukommen, aufmerksam zu machen, wird das Profil dieser Leute von Ihnen, den Herren der Auto-Partei, mit dem Profil verwechselt, das Sie allenfalls am Pneu vorfinden. So geht es doch nicht!

Frau Spoerry hat zu Recht gesagt, dass die Kommission in ihrer Mehrheit dazu gekommen ist, den Oekobonus als taugliches Instrument zu erachten und den Bundesrat zu beauftragen, es zu prüfen. Frau Spoerry hat gesagt, man sei überrascht gewesen, dass der Bundesrat den Oekobonus zur Prüfung akzeptiert habe. Später hat er die Idee, mittels eines Radumdrehungszählers einen Oekobonus einzuführen, wieder aufgegeben. Auch ich könnte diese Art Oekobonus nicht unterstützen, ich halte sie für zu kompliziert. Aber es gibt andere, durchaus taugliche Arten des Oekobonus, eventuell im Verbund mit Nachbarländern, die der Prüfung wert sind. Unsere Kommission hat sich aber dem Verzicht des Bundesrates angeschlossen, ohne darauf zu bestehen, auch andere Möglichkeiten zu prüfen. Damit machen wir uns in der Kommission zum reinen Spielball des Auf und Ab des Bundesrates.

Ja, es stimmt: Wir waren selber überrascht, dass der Bundesrat das so schnell aufgenommen hat. Halten wir das doch aufrecht! Lassen wir uns überraschen, wenn der Bundesrat das noch einmal aufnimmt – aber nicht mehr in der Art dieses Radumdrehungszählers, sondern via Benzinpreis, in Kooperation mit anderen europäischen Staaten. Denn ich bin überzeugt: Ueber kurz oder lang werden wir nicht darum herumkommen, die Mobilität mit geeigneten Mitteln einzuschränken. Und wenn Sie es nicht mit dem Oekobonus machen, also nicht mit dem Bonussystem, werden Sie vielleicht andere, viel unangenehmere Massnahmen akzeptieren müssen wie z. B. die Einschränkung des Verkehrs, indem an bestimmten Tagen nur noch diejenigen mit einer geraden Nummer und an anderen diejenigen mit einer ungeraden Nummer fahren dürfen. Dann werden die Schlawen und die Reichen an zwei verschiedenen Autos eine gerade und eine ungerade Nummer haben. Das ist aber sozial überhaupt nicht verträglich. Wollen wir denn das? Der Antrag unserer Fraktion ist also schlicht und einfach der: Lassen Sie doch den Bundesrat noch einmal prüfen!

Deshalb empfehlen wir Ihnen, diese Standesinitiative des Kantons Zürich zu unterstützen, eine Standesinitiative, die aus einem mehrheitlich bürgerlichen Kanton kommt. Das allein ist

schon sensationell genug, dass im Kanton Zürich so etwas überhaupt eine Mehrheit gefunden hat: Die Idee kann also so schlecht nicht sein.

Steiger: Die SP-Fraktion ersucht Sie, dieser Standesinitiative im Sinne der Kommissionsminderheit Folge zu geben. Sie zielt in eine Richtung, die hier eigentlich eine Mehrheit finden müsste. Lenkungsabgaben, der Einsatz von marktwirtschaftlichen Instrumenten in der Umweltpolitik, sind im Prinzip in den letzten Jahren von fast allen Parteien befürwortet worden – die Auto-Partei und ihr verwandte Ignoranten seien hier ausgenommen. Deren Rezept ist zugegebenermassen einfacher: Aufheben der Grenzwerte und Vollgas! Leider erweist sich aber auch bei anderen das Ja zur Theorie der Lenkungsabgaben meist als wenig verbindlich für die politische Praxis. Die Kommissionsrapporte oder der Sprecher der CVP-Fraktion gaben wieder typische Beispiele für dieses ewige Wenn, Aber, Sowohl-als-auch, Obwohl und Dann-doch-nicht-so.

Die sozialdemokratische Fraktion der Bundesversammlung hat vor einem Jahr ein umfassendes Konzept vorgelegt, wie mit Umweltabgaben in den verschiedensten Bereichen ein Beitrag zum ökologischeren Wirtschaften und zu einem allgemein vernünftigeren Leben in bezug zur Mitwelt geleistet werden könnte. Fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuern gehören dazu. Mit einem durchdachten System – unter dem Stichwort «Oekobonus plus» diskutiert – sehen wir gute Möglichkeiten, diese sozialverträglich und mit Rücksicht auf die Finanzkraft einzelner Regionen auszugestalten – wenn der Wille dazu da ist. Bei der SP-Fraktion ist dieser Wille nach wie vor vorhanden.

Ich möchte mich aber auch als Zürcher, als Mitinitiant, an Sie wenden. Ich war Mitglied der kantonsrätlichen Kommission, die sich intensiv mit den vorhandenen Möglichkeiten zur Eindämmung der Luftbelastung im Verkehrsbereich befasste. Das Spektrum ging damals von der Forderung nach einer Benzinrationierung bis zu Ideen für punktuelle Verkehrsbeschränkungen an bestimmten Tagen oder bei besonderen Lagen. Es ging die Diskussion auch um den Oekobonus. Wir haben Experten dazu angehört. Wir haben entsprechende Studien gelesen. Wir haben die auftauchenden Fragen und Zweifel gründlich diskutiert, und wir haben uns schliesslich mit klarer Mehrheit für den Oekobonus als den besten Weg entschieden.

Wir beschlossen diese Standesinitiative in betont offener Form. Es sei – erklärte der notabene freisinnige Kommissionspräsident im Kantonsrat – Sache des Bundes, die Variantenwahl zu treffen und die gesetzliche Ausgestaltung vorzunehmen. Der ebenfalls bürgerlich dominierte Regierungsrat sprach sich für eine Variante «Oekobonus plus» aus. Ich erlaube mir, aus der Debatte im Zürcher Kantonsrat eine Passage aus dem Votum einer freisinnigen Kollegin, der Umweltfachfrau Margit Huber, zu zitieren, die bei einigen von Ihnen vielleicht eher Gehör finden könnte als ich:

«Ich bitte vor allem meine Kolleginnen und Kollegen auf der bürgerlichen Ratsseite, nicht von vornherein so zu tun, als sei der Oekobonus des Teufels und ein Vorwand zur Umverteilung von Vermögen. Das ist längst nicht mehr der Fall. Unter Fachleuten ist der Oekobonus längst salonfähig und diskussionswürdig. Viele von uns haben sich in diesem Saal insbesondere vor den letzten Regierungsratswahlen sehr deutlich für marktwirtschaftliche Instrumente ausgesprochen. Lassen wir doch einmal auch im konkreten Fall gelten, was wir im Grundsatz immer so lautstark bejahen.»

Es ist also kein ausgeprägt linker, kein extrem grüner Antrag, den Sie vor sich haben. Auch würde nicht nur in Zürich eine vernünftige Neuregelung der Verkehrsabgaben im Sinne des Verursacherprinzips begrüsst. Kollege Jöri hat mich heute zum Beispiel darauf aufmerksam gemacht, dass auch im Grossrat des Kantons Luzern aktuell Vorstösse für fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuern hängig sind und dass die Regierung diese auch dort gutheisst.

Wenn die Kantone in Sachen Luftreinhaltung ans Ziel kommen sollen, brauchen sie in diesem Punkt unbedingt Unterstützung vom Bund. Es ist ja auch der Bund, der ihnen den schwierigen Auftrag erteilt hat! Die vorliegende Initiative

kommt aus dem Kanton, der am schärfsten mit dem Konflikt zwischen dem Ziel der Luftsanierung und der realen Verkehrsentwicklung konfrontiert ist. Lenkungsabgaben sind hier das Kernstück der Massnahmenplanung der Regierung. Ohne entsprechende Hilfe aus Bern bleibt das für 1994 gesetzte Ziel über das Jahr 2000 hinaus illusorisch, denn die Katalysatorergebnisse, die hier angesprochen wurden, wirken zwar zugunsten der Luft, werden aber vom Mehrverkehr bei weitem überrollt. Die Zürcher Bevölkerung, zumindest grosse Teile der Bevölkerung, erwarten von der Politik, erwarten auch von Ihnen, dass die Luftreinhalte-Verordnung kein leeres Versprechen bleibt. Unser Handeln oder Nichthandeln wird zum Test für unsere politische Glaubwürdigkeit. Wieder sei die Auto-Partei ausdrücklich ausgenommen, von ihr wird anderes erwartet; aber eine überwältigende Mehrheit des Volkes wählte nicht die Auto-Partei!

Wir haben in Zürich in den letzten Jahren mit Hoffen und Bangen und mit wachsender Ungeduld verfolgt, wie die Diskussion um den Oekobonus beim Bund geführt wurde. Im vorliegenden Bericht der Nationalratskommission wird sie in ihrer Wechselhaftigkeit rekapituliert. Wir bedauern es, dass die Kommission nach dem jüngsten Schwenk des Bundesrates nicht mehr an ihrer im November 1990 beschlossenen Motion festhält. Diese wäre ein Ersatz für die Standesinitiative gewesen, ein guter Ersatz. Sie hätte deren Stossrichtung präzisiert und verbessert. Aus dem Rückzieher, den die Kommission in der letzten Wintersession vollzog, spricht dagegen leider nur noch blanker politischer Opportunismus. Es ist eine Kapitulation ohne jede sachliche Begründung. Auch von Frau Spoerry ist zur Begründung materiell wenig nachgeliefert worden. Der Verweis auf technische Probleme ist lachhaft. Wir haben in diesem Land schon andere technische und administrative Probleme gelöst. Es ist eine Frage des Willens. Ein konkreter Ersatz für den Oekobonus ist heute nicht in Sicht.

Wenn wir nicht kapitulieren wollen, bleibt uns die Unterstützung dieser Initiative. Sollten in absehbarer Zeit erweiterte Lösungen etwa in Form einer Kohlendioxid-Abgabe kommen oder weitere Schritte in Richtung einer ökologischen Steuerreform, dann wird dies in Zürich sicher gern als Ersatz für einen Oekobonus genommen. Ein Nein ohne Alternative wäre aber nicht akzeptabel.

M. Savary: L'initiative du canton de Zurich soulève le délicat problème de l'écobonus. Elle ne le dit pas précisément, mais la Commission de la santé et de l'environnement a lié, dès le début, l'examen de cette initiative à celui de l'écobonus. Depuis que cette initiative a été déposée, de nombreuses études et propositions ont vu le jour et ont largement été commentées par la presse et par l'opinion publique. En règle générale, elles ont été très mal perçues. En Suisse romande, le principe même de l'écobonus irrite. Heureusement, le Conseil fédéral a fini par renoncer à mettre sur pied un système qui pose plus de problèmes qu'il n'en résout. Aujourd'hui, nous devons mettre un point final à cette aventure en rejetant massivement l'initiative du canton de Zurich. C'est en tout cas le voeu du groupe radical.

Il y a trois ans, nous avons déjà débattu, dans ce conseil, de deux initiatives cantonales, celles de Berne et de Zurich, qui demandaient que l'on perçoive les impôts cantonaux des véhicules à moteur sur le prix de l'essence. Le canton de Zurich revient à la charge, en demandant cette fois que l'on taxe les kilomètres parcourus. Il y a quelque chose d'inconvenant dans cette insistance car la situation n'a certes pas changé en trois ans. Ce sont toujours les mêmes que l'on montre du doigt, ce sont toujours les mêmes qui sont pénalisés. Cette initiative est injuste, car elle ne tient pas compte des régions périphériques. Elle ignore que pour beaucoup de nos concitoyens la voiture automobile n'est pas un luxe mais une nécessité afin d'assurer les déplacements des personnes et des marchandises. Veut-on vraiment que les habitants de ces régions, auxquels l'Etat accorde des subventions en vertu de la loi sur les investissements en région de montagne ou par l'aide aux régions dont l'économie est menacée, paient par ailleurs des impôts sur la voiture? Il y aurait là quelque chose d'incohérent: on reprendrait d'une main ce que l'on aurait donné de l'autre.

Il y a cependant un aspect négatif encore plus important. Je veux parler de l'odomètre, cet appareil nécessaire à l'enregistrement de chaque véhicule. On a cru un peu trop vite que l'industrie serait capable de mettre rapidement sur le marché un appareil fiable et peu coûteux. Or, le dernier rapport d'experts mandatés par l'Office fédéral de l'environnement nous dit que seulement 10 pour cent des voitures pourraient être équipées, en l'état actuel des choses, tant cela entraîne des difficultés. Dans la plupart des cas, il est nécessaire de modifier d'une manière importante les véhicules. On évalue les frais à 500 millions de francs par année.

Aller dans ce sens, exiger autant de dépenses supplémentaires de la part des automobilistes, ne peut que soulever la colère et discréditer le pouvoir politique. Lutter contre la pollution de l'air, c'est bien, mais il faut le faire avec des mesures adéquates. Taxer les kilomètres parcourus, pénaliser les régions campagnardes et montagneuses, ce n'est pas une bonne mesure en l'occurrence, d'autant plus qu'on nous annonce de nouvelles taxes sur l'essence pour les prochaines années. Le groupe radical ne votera pas l'initiative du canton de Zurich et je vous recommande d'en faire de même.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Dreher: Mit dem Blech, das wir Freiheitlichen offenbar schwatzen, Herr Wiederkehr, gewinnen wir immerhin Wahlkämpfe, einen nach dem andern. Darf ich Ihnen angesichts des Zustandes Ihrer eigenen Partei vielleicht kollegialiter raten, sich einmal auf einem Schrottplatz umzusehen?

M. Narbel: L'initiative du canton de Zurich propose d'étudier la mise en place de l'écobonus. L'instauration d'un tel système représente le triomphe de l'inégalité.

Premièrement, l'inégalité entre utilisateur professionnel et privé: l'utilisation de sa voiture à des fins professionnelles s'accompagnerait de prélèvements importants lorsque l'exercice de sa profession impose des trajets. A l'opposé, l'automobiliste qui se bornerait à effectuer 150 km chaque week-end pour ses activités de loisir ne subirait alors aucune conséquence pécuniaire. Des utilisations professionnelles provoqueraient un accroissement des coûts, pour nombre d'entreprises, qui seraient pour tout ou partie reportés sur les prix. En cas de report sur les prix, cela aurait un effet inflationniste; dans le cas contraire, ce serait une pénalisation de l'entreprise par un accroissement des coûts.

Deuxièmement, inégalité selon le lieu de domicile: même si des mesures correctives sont adoptées, les automobilistes habitant à une certaine distance des centres urbains seraient pénalisés. Les habitants des régions de montagne subiraient particulièrement les conséquences de l'instauration d'un tel système. Dans des temps où l'économie des régions périphériques est en crise, est-il admissible de rendre encore plus difficiles les conditions matérielles pour les habitants de ces régions?

Troisièmement, inégalité entre les Suisses et les étrangers: l'étranger qui vient régulièrement dans notre pays ne subirait aucune conséquence, quel que soit le nombre de kilomètres parcourus sur nos routes. On peut même se demander si un certain nombre d'automobilistes habitant des régions limitrophes n'auraient pas alors intérêt à immatriculer leur véhicule dans le pays voisin, pour éviter d'être soumis au système de l'écobonus, avec les retombées négatives, notamment pour le marché de l'automobile, voire les droits de douane.

Quatrièmement inégalité: lors du franchissement de la frontière, à une époque où l'on favorise la libre circulation des personnes, le passage de la frontière représenterait pour l'automobiliste helvétique le risque de la mise hors service, respectivement de la remise en vigueur de l'appareil de contrôle. Est-ce ainsi que nous voulons permettre à nos concitoyens d'aller plus facilement à l'étranger?

J'ai évoqué quatre inégalités liées à l'introduction de l'écobonus. Mais il y en a d'autres. Je cesserai de les citer parce qu'elles sont suffisantes, et à un moment où la concurrence devient de plus en plus virulente, il n'est pas opportun de pénaliser encore nos entreprises par un accroissement de leurs

frais généraux. Les conséquences seraient également dommageables pour nombre de nos concitoyens.

Je vous invite donc, au nom du groupe libéral, à enterrer cette proposition, car si d'aventure le principe de l'application de l'écobonus réapparaissait à l'avenir, je vous proposerais alors de l'inscrire au Guinness Book comme record des inégalités.

Präsident: Die grüne Fraktion lässt mitteilen, dass sie der Standesinitiative Folge geben möchte.

Frey Walter: Nachdem sich der sogenannte Oekobonus bei näherer Ueberprüfung als unverhältnismässig erwiesen hat – im Klartext: riesiger Aufwand bei kleinem Ertrag – und der Staat den Treibstoff schon mit rund 60 Rappen Steuern pro Liter belastet, besteht keine Veranlassung, der Standesinitiative des Kantons Zürich zuzustimmen. Die geschlossene SVP-Fraktion lehnt die Standesinitiative ab, ebenso die Kommissionsmotion, die aber zurückgezogen wurde.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

76 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

31 Stimmen

90.248

Parlamentarische Initiative (Schmidhalter) Zweckgebundene Umweltabgabe auf Elektrizität

Initiative parlementaire (Schmidhalter) Electricité et sauvegarde de l'environnement. Taxe à affectation spéciale

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 22. Juni 1990

Auf der in der Schweiz hydroelektrisch und nuklear erzeugten sowie aus dem Ausland importierten Elektrizität wird eine zweckgebundene Umweltabgabe erhoben.

Der Maximalansatz der Abgabe sowie eine eventuelle Befristung werden gesetzlich geregelt.

Die Verwendung der Abgabe wird vornehmlich eingesetzt, um Umweltschäden, die durch bestehende Elektrizitätsproduktions- und Uebertragungsanlagen verursacht wurden, zu mildern.

Bei den bestehenden Elektrizitätsproduktionsanlagen sollen durch naturnahe Bachverbauungen die teilweise trockengelegten Bachläufe naturfreundlicher gestaltet und eingetretener Schaden an der Natur behoben werden.

Mit Hilfe von Meliorationen, Berieselungsanlagen, Ausbau und Unterhalt von Wässerwasserleitungen oder auch Wiederöffnung eingegangener Wasserföhren (Suonen) usw. kann der Natur und Umwelt in den Wasserherkunftsgebieten geholfen werden.

Bei der Erneuerung der bestehenden Elektrizitätsproduktionsanlagen können gezielte Massnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit mitfinanziert werden.

Werden bei den Sanierungsmassnahmen wohlerworbene Wassernutzungsrechte wie z. B. Restwassermengen beschränkt, können diese abgegolten werden.

Texte de l'initiative du 22 juin 1990

Une taxe écologique à affectation spéciale est perçue sur l'électricité produite en Suisse par des centrales hydroélectriques ou nucléaires ou importée de l'étranger.

Le taux maximum de cette taxe ainsi qu'une éventuelle limitation dans le temps doivent être fixés par la loi.

Le produit de cette taxe servira à atténuer les atteintes à l'environnement dues à des installations de production et de transport d'électricité.

Dans les environs des installations de production d'énergie, il convient, moyennant des corrections appropriées, de redonner un aspect plus naturel aux cours d'eau partiellement asséchés et de réparer les dégâts causés à la nature.

Par des améliorations, des installations d'irrigation, l'agrandissement et l'entretien de conduites d'irrigation ou la réouverture de bisses endommagés, etc., il y a moyen de contribuer à la sauvegarde de la nature et de l'environnement dans les zones d'apport et de captage.

Lors de la rénovation des installations de production d'électricité, il est possible de contribuer au financement de mesures ponctuelles en vue de réduire l'impact sur l'environnement.

Lorsque les mesures d'assainissement entraînent la restriction de concessions de droits d'eau acquises de plein droit, comme dans le cas de la fixation de débits résiduels minimums, les bénéficiaires des concessions peuvent être indemnisés.

Schriftliche Begründung des Initianten

Bei der Behandlung des neuen Gewässerschutzgesetzes und speziell mit der Einführung der notwendigen Restwassermengen wurde behauptet, dass die Wasserherkunftsgebiete beim Bau der Wasserkraftwerke «die Natur total verschandelt und die Bachläufe total trockengelegt» hätten. Es sind dies sicher übertriebene Behauptungen. Man kann aber im Leben nicht «den Fünfer und das Weggli» haben. So haben die Gemeinden und Kantone, welche vor 30 bis 40 Jahren die Konzessionsverträge für die grössten Speicherkraftwerke in den Alpen an die Städte und Mittellandkantone abgeben mussten, allzu kleine Auflagen in bezug auf den Naturschutz, sprich Restwasservorschriften, gemacht. Auch bei den Wasserzinsen kam das Berggebiet weitgehend zu kurz und zudem auch bei der Aufteilung der Steuererträge.

Beim Bau von Wasserkraftwerken sind die Vorschriften der Bundesverfassung einzuhalten, und es muss zwischen den Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes einerseits und der Forderung einer sicheren Energieversorgung andererseits im Interesse des Landes entschieden werden.

Bei der laufenden Revision des Gewässerschutzgesetzes und der damit verbundenen Einführung verbindlicher Restwassermengen wurden die bestehenden Werke und die wohlerworbenen Rechte geschützt, d. h. die durch das neue Gesetz festgeschriebenen Restwassermengen müssen erst beim Heimfall garantiert werden. Die grossen Partnerwerke (der Städte und der Mittellandkantone), welche vor allem in den Bergregionen erstellt wurden, werden bis zum Ablauf der Konzessionen ihrer Verpflichtung enthoben, genügende Restwassermengen zu garantieren. Erst 2070 wird man bei allen Kraftwerken die gleichen Restwassermengen abfliessen lassen müssen. Die Gemeinden und Kantone, welche beim Heimfall diese Werke zurückerhalten und weiterbetreiben wollen, werden erst ab diesem Zeitpunkt neu und ohne Entschädigung für die Energieeinbussen die gesetzlich festgeschriebenen Restwassermengen garantieren müssen.

Zusätzlich wird immer wieder behauptet, dass bereits 90 Prozent unserer Wasserkräfte genutzt seien. Dies stimmt nicht. Richtig ist vielmehr folgendes: Theoretisch nutzbares Potential: 144 000 GWh = 100 Prozent; technisch nutzbares Potential: 41 000 GWh = 28 Prozent; effektiv genutztes Potential: 32 000 GWh = 22 Prozent.

Von dem heute technisch und wirtschaftlich eventuell noch realisierbaren Potential sind etwa 22 Prozent realisiert, d. h. es verbleibt ein Anteil von 78 Prozent. Mit den neuen Restwasserbestimmungen sind in der nächsten Zeit alle Neubauten und Erneuerungen der Wasserkraftanlagen wirtschaftlich gesehen undurchführbar, da der Energiegestehungspreis allzusehr angehoben wird und zusätzlich wertvolle Winterenergie verlorengelht. Wir müssen daher in der näheren Zukunft zu den bestehenden Kraftwerken äusserste Sorge tragen. Auf der anderen Seite sind die unweigerlich eingetretenen Umweltschäden zu beheben. Dies kann aber nur erreicht werden, wenn analog zum Treibstoffzollzuschlag eine Umweltabgabe zweckgebunden eingeführt werden kann.

Standesinitiative 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	1992
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Januarsession
Session	Session de janvier
Sessione	Sessione di gennaio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.207
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.01.1992 - 15:00
Date	
Data	
Seite	177-184
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 909

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.