

que j'ai moi-même longuement discuté cet aspect avec les responsables de l'Office fédéral de l'agriculture, car il n'était pas aisé de fixer une limite; comme nous le savons bien, c'est toujours un peu arbitraire à un moment donné.

Je peux donc prendre l'engagement que nous allons observer d'une manière extrêmement attentive, dans les zones proches des frontières, les limites de part et d'autre et comment les choses se déroulent dans la réalité. L'instrument ordonnance est tout de même un instrument souple. Il est en main du Conseil fédéral qui peut le changer à tout moment, et s'il n'est pas opportun d'avoir des barèmes qui changent constamment sans doute, un minimum de continuité est en effet nécessaire. Je n'exclus nullement qu'à l'observation des premiers mois d'application de cette disposition jusqu'à la fin de cette année nous puissions apporter l'année prochaine sur ce point et éventuellement sur d'autres des modifications et des adaptations. J'examinerai ça d'une manière très attentive et nous tiendrons au courant le Parlement. C'est quand même une décision du Conseil fédéral. Je pense qu'elle a, pour la politique agricole en général que nous avons à conduire ensemble, une certaine signification. Voilà la mise au point et la réponse complémentaire que je voulais donner.

92.012

Strassenbenützungsabgaben. Verlängerung und Neugestaltung Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 27. Januar 1992 (BBI II 729)
Message et projets d'arrêts du 27 janvier 1992 (FF II 725)

Beschluss des Nationalrates vom 17. März 1993
Décision du Conseil national du 17 mars 1993

Küchler, Berichterstatter: Obwohl wir es beim heutigen Geschäft über die Strassenbenützungsabgaben grundsätzlich mit drei verschiedenen, separaten Vorlagen zu tun haben, stehen diese doch in einem engen sachlichen Zusammenhang miteinander, weshalb es sich rechtfertigt, die Eintretensdebatte über die Beschlussentwürfe A, B und C gemeinsam zu führen.

Der Beschlussentwurf A möchte die Erhebung der bisherigen Schwerverkehrsabgabe verlängern; der Beschlussentwurf B will die bisherige Autobahnvignette weiterführen, und Beschlussentwurf C will die Verfassungsgrundlage für die spätere Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe schaffen.

Gleichzeitig weise ich darauf hin, dass die Vorlagen nicht nur verkehrspolitischer, sondern ebenso sehr finanzpolitischer Natur sind. Gerade in letzterem Zusammenhang mussten wir ja vor wenigen Tagen erfahren, dass sich die Staatsrechnung 1992 noch trister als erwartet präsentiert, schliesst sie doch mit einem Defizit von etwa 4 Milliarden Franken ab. Auch in den kommenden Jahren drohen uns weitere jährliche Defizite in Milliardenhöhe.

Als Parlament sind wir aufgerufen, jede sich bietende Gelegenheit wahrzunehmen, um dem Bund nicht nur seine bisherigen Einnahmenquellen zu garantieren, sondern diese wenn immer möglich sogar zu verbessern. Vor diesem finanzpolitischen Hintergrund sind also die heutigen drei Vorlagen über die Verkehrsabgaben zu betrachten.

Sodann haben neueste verkehrspolitische Veröffentlichungen ergeben, dass der Strassengüterverkehr – trotz Rezession – im Jahre 1991 neue Rekordwerte aufweist. Die Gütertransporte zwischen Nordeuropa und Italien beispielsweise sind auf den Rekordstand von rund 94 Millionen Tonnen angestiegen, wobei bemerkenswert ist, dass der in- und ausländische

Güterverkehr auf der Strasse sowie die eindeutig attraktiveren ausländischen Bahnen zulegen, während die Schweizer Bahnen deutlich an Terrain einbüssten.

Wollen wir aber die Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen gegenüber der Strasse verbessern und die Bewältigung dieses ständigen Mehrverkehrs nach unserer schweizerischen Fäçon ermöglichen, d. h. so, dass er von einem Alpenland wie der Schweiz überhaupt verkraftet werden kann, dann benötigen wir nicht nur die Weiterführung der rechtlichen Grundlagen für die Strassenbenützungsabgaben: Wir benötigen vielmehr die Weiterführung in einer korrigierten Fassung, die es uns gleichzeitig erlaubt, künftigen europäischen Entwicklungen rechtzeitig Rechnung zu tragen.

Daraus ersehen Sie, dass wir uns mit den heutigen Vorlagen an einer wichtigen, sehr heiklen und brisanten Schnittstelle von Finanz-, Verkehrs- und Europapolitik befinden. So ist es auch nicht verwunderlich, dass im Erstrat bei der Diskussion die Emotionen hochgingen, dass ellenlange Diskussionen stattfanden und zahlreiche Abänderungsanträge eingebracht wurden. Dennoch folgte der Erstrat schliesslich in grossen Zügen dem Entwurf des Bundesrates.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates hat sich an ihrer zweitägigen Sitzung vom 25./26. März 1993 eingehend mit dem brisanten Thema befasst. Und auch sie stimmt den bundesrätlichen Vorlagen weitgehend zu.

Im Unterschied zu Bundesrat und Nationalrat ergänzte die Kommission jedoch den Beschlussentwurf A über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe mit einem Absatz, der künftig eine Anpassung der Gewichtskategorieneinteilung an allfällige SVG-Aenderungen erlaubt (Art. 20 Abs. 3bis [neu]). Ferner will die Kommissionsmehrheit die Laufzeit des Beschlussentwurfes A befristen (Abs. 8), und sie schafft schliesslich eine Differenz zum Nationalrat bezüglich der Teuerungsanpassung (Abs. 3). Auf all diese Anträge werden wir in der Detailberatung zurückkommen.

Nun kurz ein Wort zur kurzfristigen, speditiven Behandlung dieses Geschäftes. Die beiden ersten Vorlagen, die Beschlussentwürfe A und B, laufen bekanntlich aufgrund der seinerzeitigen Befristung Ende 1994 aus. Ohne neue Verfassungsgrundlage würden diese Abgaben anschliessend nicht mehr erhoben werden können. Dies kann sicher nicht die Absicht des Parlamentes sein. Deshalb drängt sich eine zügige, abschliessende parlamentarische Behandlung dieser Vorlagen auf, damit das Geschäft dem Volk rechtzeitig zur Abstimmung unterbreitet werden kann.

Gestatten Sie mir einige allgemeine Bemerkungen zu den beiden Beschlussentwürfen A und B. Bei der Einführung dieser beiden Beschlüsse auf den 1. Januar 1985 wurden die heute geltenden Verfassungsartikel über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe bzw. einer Nationalstrassenabgabe befristet. Mit der Einführung dieser Abgaben betrat die Schweiz damals Neuland. Die Befristung sollte ermöglichen, nach einer Erfahrungszeit von zehn Jahren eine Standortbestimmung vorzunehmen. Dieser Zeitpunkt ist inzwischen gekommen.

Wir können feststellen, dass sich das Abgabesystem nach anfänglichen Schwierigkeiten eingespielt und grundsätzlich bewährt hat. Obwohl die Abgaben bei ihrer Einführung im In- und Ausland sehr umstritten waren, ist deren Akzeptanz heute zweifellos vorhanden. Wir alle erinnern uns noch gut daran, dass sich das Ausland damals gegen unsere Abgaben gestraubt und Retorsionsmassnahmen ergriffen hat. Heute hat sich das Klima in Europa zugunsten von Strassenbenützungsabgaben wesentlich verbessert. So wird heute auch in der EG über die Einführung von Strassenbenützungsabgaben diskutiert. Ein neuer Richtlinienentwurf der EG-Kommission vom September 1992 will im ganzen EG-Raum Benützungsgebühren zulassen. Erhoben werden sollen sie entweder in der Form von Autobahngebühren wie in Frankreich oder aber als Vignette wie in der Schweiz. Später soll ein harmonisiertes System angestrebt werden.

Auch die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat kürzlich beschlossen, zusätzlich zu einer Anhebung der Mineralölsteuer ab 1994 eine Autobahnvignette einzuführen, und zwar sowohl für Lastwagen als auch für Personenwagen.

Solche Entwicklungen sind für uns erfreulich, wenn man an die zahlreichen Proteste denkt, die die schweizerischen Strassenverkehrsabgaben nach ihrer Einführung gerade in der Bundesrepublik Deutschland ausgelöst hatten. Diese europäischen Entwicklungen bestätigen die Richtigkeit unserer bisherigen Verkehrspolitik – eine Verkehrspolitik, die nachhaltig von unserem Departementsvorsteher vertreten wird.

Einige Bemerkungen zu den Erträgen aus den Benützungsabgaben und zur Strassenrechnung: Die Schwerverkehrsabgabe erbringt gegenwärtig etwa 140 Millionen Franken jährlich. Davon entfallen etwa 17 Prozent auf die ausländischen Fahrzeuge. Der Ertrag aus der Autobahnvignette beläuft sich heute auf über 200 Millionen Franken; davon stammt rund die Hälfte von ausländischen Fahrzeugen.

Die jährlichen Zuwachsraten von gegen 5 Prozent liegen offensichtlich über den Steigerungen der entsprechenden Strassenverkehrssegmente, woraus wiederum auf eine zunehmende Akzeptanz der Abgaben geschlossen werden kann. Sowohl der Erstrat als auch Ihre vorberatende Kommission wollen den Strassenverkehr auch inskünftig zur Finanzierung seiner Wegekosten heranziehen. Selbst unter Berücksichtigung der heutigen Abgaben decken nämlich gemäss unserer bisherigen Strassenrechnung weder der Strassengüter- noch der Strassenpersonenverkehr ihre Wegekosten voll. Dies, obwohl gemäss heutiger Strassenrechnung die sogenannten externen Kosten und Nutzen des Strassenverkehrs nicht erfasst sind.

Unter externen Kosten können wir beispielsweise die ungedeckten Unfall- und Emissionskosten oder aber die Kosten für Bodenbeanspruchung usw. verstehen.

In diesem Zusammenhang hat die Kommission aber mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass das zuständige Departement bestrebt ist, so rasch als möglich die erforderlichen Unterlagen zu beschaffen, um künftige auch die sogenannten externen Kosten in die Strassenrechnung mit einbeziehen zu können. Die Kommission legt Wert auf diese Feststellung und auf diese Zusicherung.

Wie Sie alle aus einer Zuschrift vom 16. April 1993 des Astag, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes, entnehmen konnten, widersetzt sich dieser vehement einer Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe, indem er behauptet, zusammen mit der eben beschlossenen Treibstoffzollerhöhung würde die künftige Erhöhung der Strassenbenützungsabgaben insgesamt eine Ueberdeckung der Strassenkategorienrechnung ergeben.

Diesen Schlussfolgerungen kann ich nicht folgen. Trotz der kürzlich erfolgten Treibstoffzollerhöhung um 20 Rappen pro Liter benötigen wir auch die auf den 1. Januar 1995 vorgesehenen erhöhten Strassenbenützungsabgaben. Weshalb? In den nächsten Jahren werden beim Strassenverkehr grosse Aufgaben und Auslagen auf uns zukommen; diese müssen allesamt aus der Treibstoffzollkasse bestritten werden. Denken wir an die rasche Fertigstellung des gesamten restlichen Nationalstrassennetzes. Diese Aufgabe beansprucht nach einer Information, die wir in der Kommission erhalten haben, noch etwa 20 Milliarden Franken. Denken wir an die enormen Kosten für den künftigen Unterhalt und die kostspielige Erneuerung der inzwischen alternenden Nationalstrassenteilstücke und der Nationalstrassentunnels! Nicht zu vergessen ist der Bau der Neat, der zu 25 Prozent aus Treibstoffzollmitteln finanziert werden soll.

Die Bauteuerung wird auch in den kommenden Jahren zunehmen. Zu beachten ist ferner, dass der Bund dem gesamten Strassensektor für die Finanzierung der Nationalstrassen anfänglich grosse Beträge vorgeschossen hat. Eine allfällige kurzfristige Ueberdeckung würde also nur eine Kompensation dieser Vorschüsse darstellen.

Sie sehen: Eine teuerungsbedingte Anpassung ist heute durchaus berechtigt, da die entsprechenden Kosten ausgewiesen sind. Eine zusätzliche Inanspruchnahme allgemeiner Bundesmittel für den Strassenbau wäre angesichts der leeren Bundeskasse nicht nur nicht zu verantworten, sondern geradezu fatal; solches kann bestimmt nicht ernsthaft erwogen werden. Mit der Weiterführung der bisherigen Strassenbenützungsabgaben wird auch dem Prinzip der sogenannten Kostenwahr-

heit nachgelebt. Die Kosten, die der Verkehr verursacht, hat er gemäss dem Verursacherprinzip zu bezahlen. Dieses Prinzip ist übrigens von der EG im Transitabkommen anerkannt worden. Diesem Abkommen hat auch das Parlament kürzlich zugestimmt. Mit der zumindest teilweisen Umsetzung dieses Verursacherprinzips werden auch die Wettbewerbsverzerrungen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr vermindert. Deshalb sind die Verfassungsbestimmungen bezüglich Schwerverkehrsabgabe und bezüglich Autobahnvignette grundsätzlich zu erneuern und die Abgabesätze der Teuerung anzupassen.

Welches sind nun die Ziele der beiden Beschlussentwürfe A und B? Die Beschlussentwürfe A und B beinhalten folgende drei Hauptanliegen:

1. Sie wollen die Abgaben über das Jahr 1994 hinaus in der bestehenden und akzeptierten Form verlängern. Obwohl die pauschale Schwerverkehrsabgabe später durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgelöst werden soll und somit der Beschlussentwurf A eigentlich nur eine Uebergangslösung darstellt, soll dieser nach Auffassung der Kommissionsmehrheit dennoch befristet werden. Wir werden uns in der Detailberatung mit dieser Thematik auseinanderzusetzen haben.

2. Neu werden künftig eine Zweckbindung der Erträge und eine Ertragsbeteiligung der Kantone vorgesehen. Die bis heute fehlende Zweckbindung hat im In- und Ausland immer wieder Kritik hervorgerufen, weil diese Abgaben als voraussetzungslos geschuldete Steuer betrachtet wurden. Mit der Zweckbindung tragen wir also nicht nur der bisherigen Kritik, sondern auch dem Transitabkommen mit der EG Rechnung. Es soll also künftig der Abgabecharakter hervorgestrichen werden.

Gleichzeitig können die Mittel, die der Strassenverkehrsteilnehmer aufbringt, künftig analog dem Ertrag des Zollzuschlages gemäss Artikel 36ter der Bundesverfassung verwendet werden, d. h. nicht bloss für reine, eigentliche Infrastrukturkosten, sondern auch für Umwelt- oder Lärmschutzmassnahmen, für Schutzbauten gegen Naturgewalten oder zur Förderung des Huckepackverkehrs.

Die Zweckbindung gemäss Artikel 36ter hat überdies den Vorteil, dass auch die Kantone an den Erträgen aus den Abgaben künftig partizipieren können. Diese Beteiligung der Kantone führt immerhin zu einem gewissen regionalpolitischen Ausgleich – ein Anliegen, das in unserem Rat ja immer wieder betont wird.

3. Das dritte Ziel und Hauptanliegen ist, dass die Abgabesätze der seit 1985 aufgelaufenen Teuerung angepasst werden. Der Bundesrat soll künftig die Abgabesätze auf dem Verordnungsweg der Teuerung anpassen können. Ueber diese Anpassungskompetenz werden wir uns ebenfalls noch in der Detailberatung unterhalten müssen.

Aus den aufgezählten drei Zielsetzungen ersehen Sie, dass es also – abgesehen von den Anpassungen an die Teuerung und die Zweckbindung – heute in den Beschlussentwürfen A und B nur um die Verlängerung der bereits existierenden und voll akzeptierten Abgaben geht. Ausschliesslich darüber gilt es im Zusammenhang mit diesen beiden Beschlussentwürfen zu diskutieren. Erst beim Beschlussentwurf C beschreiten wir Neuland.

Zum Beschlussentwurf C liegt ein Nichteintretensantrag seitens einer Kommissionsminderheit vor, angeführt von Herrn Kollege Loretan. Ich begründe nun den Antrag der Kommissionsmehrheit auf Eintreten auf diesen Beschlussentwurf. Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen Eintreten auf den Beschlussentwurf C, denn dieser bildet nach unserer Auffassung einen Eckpfeiler unserer künftigen Verkehrspolitik. Die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe soll nämlich zum gegebenen Zeitpunkt das heutige, pauschale und zugegebenermassen mit gewissen Mängeln behaftete Abgabesystem ersetzen.

Mit diesem künftigen Systemwechsel lassen sich wiederum folgende Ziele realisieren:

1. kann das Verursacherprinzip optimaler als bisher verwirklicht werden; Fahrzeuge, die viel fahren, zahlen bedeutend höhere Abgaben als Fahrzeuge, die wenig fahren;

2. wird die Zahl der Leerfahrten vermindert, indem ein zusätzlicher Anreiz geschaffen werden soll, die Auslastung der Lastwagen weiter zu optimieren; unnützer Verkehr wird also zurückgebunden;

3. erlaubt diese leistungsabhängige Abgabe auch, dem Strassengüterverkehr nebst den ungedeckten Wegekosten schrittweise einen Teil der sogenannten externen Kosten – also Lärm, Luftbelastung, Unfälle, Gebäudeschäden usw. – unter gleichzeitiger Anrechnung der sogenannten externen Nutzen anzulasten;

4. kann mit dieser künftigen Abgabe auf wirksame Art Umweltschutz betrieben und ein Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet werden;

5. soll die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eine flankierende Massnahme zur Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale darstellen; es soll eine vermehrte Verlagerung des Fernschwerverkehrs auf die Schiene erreicht werden.

Die Einführung dieser Abgabe muss aber – das möchte ich betonen – in enger Übereinstimmung mit der EG erfolgen, denn der Verkehr ist heute international ausgerichtet. Ein Alleingang der Schweiz würde offensichtlich den Verkehrsfluss stören und Friktionen schaffen – dies zum Nachteil unserer schweizerischen Wirtschaft.

Eine international abgestimmte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe gewährleistet auch eine Gleichbehandlung der in- und ausländischen Fahrzeuge. Aber die konkrete Ausgestaltung der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe muss der späteren Ausführungsgesetzgebung vorbehalten bleiben. Heute geht es einzig und allein darum, mit dem Beschlussentwurf C rechtzeitig eine Verfassungsgrundlage zu schaffen, um damit einen Zeitvorsprung zu erzielen. Sobald nämlich die EG ihren Entscheid zur Ausgestaltung der Strassenbenützungsabgaben getroffen hat, sind wir aufgrund der vorhandenen Verfassungsgrundlage jederzeit in der Lage, unverzüglich auch die erforderliche Ausführungsgesetzgebung zu erlassen.

Entgegen den in der Kommission vorgebrachten Befürchtungen schaffen wir also mit dem Beschlussentwurf C nicht «Gesetze auf Vorrat». Das Parlament behält nämlich auch mit der Verabschiedung des Beschlussentwurfes C seine völlige Handlungsfreiheit, und auch das Volk wird nach der Gutheissung der Verfassungsgrundlage gemäss Beschlussentwurf C nicht ausgeschaltet. Ueber das Gesetzesreferendum bleibt nämlich auch hinsichtlich der erforderlichen Ausführungsgesetzgebung der letzte Entscheid nach wie vor beim Volk; das muss mit aller Klarheit hervorgehoben werden.

Mit der Gutheissung des Beschlussentwurfes C setzen wir aber heute gleichzeitig das erforderliche Zeichen dafür, dass wir effektiv gewillt sind, baldmöglichst eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Übereinstimmung mit dem Ausland zu erheben.

Aus all dem Gesagten heraus beantragt Ihnen die vorbereitende Kommission einstimmig, auf die Beschlussentwürfe A und B einzutreten. Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen, den Nichteintretensantrag der Minderheit (Loretan) zum Beschlussentwurf C abzulehnen und auf diesen Beschlussentwurf C ebenfalls einzutreten.

Ich glaube, dass es mit dem Eintreten und der Zustimmung zu diesem finanz- und verkehrspolitischen Paket heute gleichzeitig um ein verkehrspolitisches Bekenntnis geht: dass wir nämlich bereit sind, die Geltungsdauer der heutigen Abgaben zu verlängern und gleichzeitig die Grundlagen für neue, moderne, leistungs- oder verbrauchsabhängige Verkehrsabgaben zu schaffen.

Es geht aber auch um die Fortführung unserer im In- und Ausland bewährten, konsistenten Verkehrspolitik, die die ökologische Verantwortung und die ökonomische Vernunft miteinander verbindet, wie sich jeweils der Herr Bundespräsident auszudrücken pflegt.

Büttiker: Nach der Zustimmung von Volk und Ständen zur Treibstoffzollerhöhung am 7. März 1993 und der bereits erfolgten Ankündigung neuer Steuern und Abgaben durch den Bundesrat im Sinne eines «Einnahmenspiels ohne Grenzen» kann

ich zum vorliegenden Geschäft über die Verlängerung der Strassenbenützungsabgaben nur noch sagen: Der Krug geht zum Brunnen, bis er bricht; der Bundesrat holt Mehreinnahmen aus dem Verkehr, bis er vom Volk gestoppt wird. Der Bundesrat verlangt ganz eindeutig zuviel auf einmal. Die kumulierten Begehrlichkeiten überschreiten in dieser Vorlage die Reizschwelle des Erträglichen, nämlich:

1. Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe;
2. Erhöhung der Autobahnvignette;
3. Zementierung von Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe in der Verfassung, indem neu keine Befristung mehr vorgesehen ist;
4. totale Kompetenzverschiebung zugunsten des Bundesrates, indem dieser neu Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe erhöhen kann, ohne Parlament und Volk auch nur zu fragen;
5. beim Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Vorlage C) wird versucht, auch noch Verfassungsrecht auf Vorrat zu schaffen. Diese Blankoscheckausstellung auf der ganzen Linie an den Bundesrat kann ich in dieser Form nicht unterschreiben. Ich behalte mir deshalb vor, falls der Entwurf des Bundesrates die Parlamentshürde unverändert passiert, im Vorfeld der Volksabstimmung gegen diese Vorlage anzutreten. Dies würde mir um so leichter fallen, als vor allem die kleinkarierte, unmoderne und tourismusfeindliche Autobahnvignette im Zeitalter des grösser werdenden Europas aus grundsätzlichen Überlegungen überhaupt in Frage gestellt werden müsste.

Loretan, Sprecher der Minderheit: Ich werde ins gleiche Horn stossen wie Kollege Büttiker.

Der Bundesrat begründet in seiner Botschaft (Seite 25) seine Absicht, schon jetzt – parallel mit der Weiterführung und Verteuerung der bestehenden Schwerverkehrsabgabe – einen neuen Verfassungsartikel für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vorzuschlagen, vor allem mit der Notwendigkeit, auf diesem Gebiet ein europapolitisches Signal auszusenden.

Solche «Euro»-Signale mit ungewisser Wirkung werden in diesen Tagen häufig ausgesendet. Nach Meinung des Bundesrates soll das Schweizervolk mit dem Erlass einer neuen, verfassungsrechtlichen Kompetenznorm den Willen unseres Landes nach aussen unterstreichen, diese neue Abgabe mit der EG abzustimmen. Es soll damit im weiteren bekräftigt werden, dass möglichst bald eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingeführt wird.

Ein weiteres Argument des Bundesrates ist der Zeitgewinn. Dieser sei zu realisieren, um es unserem Land zu ermöglichen, die Koordination mit dem vergleichsweise weniger zeitaufwendigen Gesetzgebungsverfahren der EG sicherzustellen.

Die gute Absicht des Bundesrates soll keineswegs bestritten oder in Misskredit gebracht werden. Dass der Uebergang vom heutigen, pauschalierenden und damit da und dort ungerechten System der Schwerverkehrsabgabe zu einem leistungsabhängigen System irgendeinmal kommen muss, ist unbestritten. Ebenso unbestritten ist, dass dieser Uebergang dereinst – bezogen auf die Zukunft – europakonform sein muss. Dazu verpflichtet uns auch das Transitabkommen zwischen der EG und der Schweiz vom Oktober 1991.

Aber weder europäisches Recht noch zwingende Vorgaben unserer eigenen Rechtsordnung können uns dazu bringen, den Verfassungsartikel 36quater (neu) BV, wie ihn der Bundesrat mit dem Beschlussentwurf C jetzt vorschlägt, heute schon zu beschliessen und ihn Volk und Ständen – wie es offenbar vorgesehen ist – gleichzeitig mit der Weiterführung der bestehenden Schwerverkehrsabgabe sowie der Nationalstrassenabgabe vorzulegen.

Ich bezweifle sehr, dass der Bürger im Moment, da er über die Weiterführung und die Erhöhung bestehender Belastungen für ein Ja an die Urne gebeten wird, Verständnis für Verfassungsgesetzgebung auf Vorrat – mit unbekannten, neuen und wohl noch höheren Belastungen – aufbringt. Da wird ihn die Möglichkeit des fakultativen Referendums gegen die spätere Gesetzgebung kaum zu einer anderen Meinung bringen. Er

wird eben dann zu allen drei Vorlagen dieses Multipacks nein sagen. Das will der Bundesrat wohl zuletzt.

Ich frage Sie: Ist es klug, ein Scheitern der an sich – von wichtigen Details abgesehen – unbestrittenen Vorlagen A und B, vor allem die Weiterführung der heute geltenden Ordnung, zu riskieren, nur weil man partout gleichzeitig die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in der Verfassung verankern will? Würde sich da nicht eher ein zweistufiges, zeitlich gestaffeltes Vorgehen empfehlen? Ich bin dieser Meinung.

Diese Fragen und meine Antwort darauf haben mich zu meinem Nichteintretensantrag zum Beschlussentwurf C veranlasst, welcher von drei Kollegen aus der Kommission unterstützt wird. Es sind also nicht grundsätzliche Einwände, sondern politische, taktische Überlegungen, die mich zu diesem Antrag geführt haben. Diese müssen im Vordergrund stehen, insbesondere auch deshalb, weil – wie Kollege Büttiker ausgeführt hat – dem steuerpolitischen Feld grössere Umackerungen bevorstehen.

Wir wissen alle, wie heikel es werden wird, die Zustimmung der Stimmbürgerschaft zur Umstellung von der Warenumsatzsteuer zur Mehrwertsteuer zu erlangen, dies besonders dann, wenn mit dem Systemwechsel gleichzeitig mehr Einnahmen für die Bundeskasse und anderes «Beigemüse» damit verknüpft werden sollen.

Nicht genug: In den letzten Wochen sind erneut Absichten und Projekte für neue Steuern und Abgaben im Bereich der Energie und der Luftreinhaltung in die Öffentlichkeit gedrungen, so eine allgemeine Energiesteuer und/oder eine CO₂-Steuer – und was der Projekte noch mehr sind. Da kann von Koordination im Bundeshaus kaum mehr die Rede sein, im Gegenteil: Man kommt manchmal um den Eindruck nicht herum, dass Bundesrat und Verwaltung alles tun, um dem Stimmbürger und Steuerzahler den Schimmel scheu zu machen. Oder hat das «Wunder» der Treibstoffzollerhöhung den Bundesrat übermütig gemacht? Er muss die Frage selber beantworten.

Ich bin für Eintreten auf die Beschlussentwürfe A und B. Ich plädiere aus den dargelegten Gründen für Nichteintreten auf den Beschlussentwurf C. Bei den Beschlussentwürfen A und B unterstütze ich allerdings die Kollegen Büttiker und Bühler Robert, was die Weiterführung der heutigen Abgabeordnung, die Kompetenz zur Erhöhung der Abgaben und die Befristungen betrifft.

Gadient: In den meisten Ländern haben sich heute Strassenbenützungsabgaben in der einen oder anderen Form eingespielt; das ist eine Tatsache. Strassenbenützungsabgaben sind zu Recht auch so lange beizubehalten, als der private Strassenverkehr die von ihm verursachten Kosten nicht deckt. Mit den neuen Beschlussentwürfen soll diesem Grundsatz nachgelebt werden. Ich kann deshalb die Bedenken meiner Vorredner nicht teilen.

Je nach Aufrechnungsart der Kosten des privaten Verkehrs kommt man heute – mit Ausschluss der externen Kosten und Nutzen –, was den Kostendeckungsgrad anbelangt, zwar zum Teil zu recht unterschiedlichen Zahlen. Die sorgfältige Analyse, wie sie von der Kommission gefordert wird, ist deshalb am Platz und angezeigt. Eine leistungsabhängige Abgabe als flankierende Massnahme zur Neat, wie sie für den Schwerverkehr geplant ist, ist sicher bevorzugt zu behandeln, falls Kosten und Nutzen genau aufrechenbar sind und deren Berücksichtigung europaweit eingeführt wird. Dem Kriterium der gleich langen Spiesse ist dabei unbedingt Rechnung zu tragen und der Beteuerung, dass eine Anpassung der Abgaben in Abstimmung mit den EG-Ländern gesehen wird, nachzuleben. Die Schweiz hat hier eine gewisse Pionierrolle gespielt, und allmählich setzt sich in Europa der Gedanke durch, dass wir der Kostenwahrheit in diesem wichtigen Bereich vermehrt nachkommen sollten.

Es ist positiv, dass die Beschlussentwürfe die Zweckbindung der Strassenbenützungsabgaben in den Vordergrund stellen und die Kantone damit auch von den Erträgen profitieren können.

Als Vertreter des territorial grössten Bergkantons sei mir im Rahmen des Eintretens ein Wort zur Einführung der Kompe-

tenznorm für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe gestattet. Deren Ausgestaltung soll auf Gesetzesstufe erfolgen, weshalb – so ist es in der Botschaft nachzulesen – deren Auswirkungen heute nur generell und lediglich in den groben Tendenzen dargelegt werden können. Für eine detaillierte Darstellung wird auf die Ausführungsgesetzgebung verwiesen. So bleibt es vorläufig auch in bezug auf die Auswirkungen auf die Berg- und Randgebiete bei ein paar allgemeinen Feststellungen.

Immerhin schlägt der Bundesrat vor, die Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu überprüfen. Auch könnte dann ein Ausgleich bei der Beteiligung am Reinertrag erfolgen, wenn es sich zeigen sollte, dass die Abgabe diese Gebiete benachteiligen könnte. Das ist nach meinem Dafürhalten ohne Zweifel der Fall. Denn der Anteil der Schienentransporte von und nach diesen Regionen liegt wesentlich unter den Vergleichszahlen der übrigen Regionen.

In den Berg- und Randgebieten sind immer wieder überdurchschnittlich lange Zufahrtsstrecken zu bewältigen, und die Versorgung ist in weiten Teilen nur mittels Strassentransporten möglich, weil Schienenanschlüsse fehlen.

So kommt es dann dazu, dass in entlegenen Talschaften – ich nenne eine periphere Talschaft par excellence, das Münsterthal –, in Talschaften also, die infolge der grossen Entfernungen zu den Zentren auf billige Treibstoffpreise angewiesen wären, gerade das Gegenteil zutrifft und Höchstpreise zu bezahlen sind.

Ich ersuche deshalb in Würdigung dieses Sachverhalts um eine bundesrätliche Bestätigung der in der Botschaft enthaltenen Andeutung, wonach eine Benachteiligung dieser Gebiete nicht die Folge sein darf und dass nötigenfalls ein Ausgleich im Rahmen der Beteiligung am Reinertrag zu verwirklichen ist. Dies vorausgesetzt, bin ich für Eintreten auf alle drei Vorlagen.

Bisig: Kostenwahrheit, gleich lange Spiesse, Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen, Verursacherprinzip sind Zielsetzungen, die offenbar nicht so leicht umgesetzt werden können, wie man allgemein annimmt, zumindest nicht im Strassenverkehr. Wäre dies ohne weiteres möglich, wären wir uns wohl rasch einig – vor allem bei den Beschlussentwürfen A und B, geht es doch bei diesen lediglich um Verlängerungen und Anpassungen. Wenn nun aber die Grundlagen nicht über alle Zweifel erhaben sind, ist eine Anpassung an die Teuerung auch nicht ohne Vorbehalte möglich.

Von welcher Teuerung ist hier die Rede, wenn nicht von der Strassenverkehrskosten-Teuerung? Diese hat mit der Lebenskostenteuerung – wenn überhaupt – nur am Rande zu tun. Über eine Berechnung der Teuerung bezüglich Bau und Unterhalt von Strassen verfügen wir nicht – noch nicht –, und die einzig verfügbaren Lebens- und Wohnbaukostenindizes weichen vielfach voneinander ab, vor allem im jetzigen Zeitpunkt sogar recht deutlich. Wo bleibt da die Kostenwahrheit?

Die Strassenbenützungsabgaben sind eingeführt, und nur wenige denken ernsthaft daran, diese wieder aufzuheben. Die Anwendungsphase hat aber klar gezeigt, dass Unschönheiten vorkommen, um nicht von Unkorrektheiten zu sprechen. Jetzt hätten wir die Gelegenheit, diese auszumerzen.

In den vorliegenden Beschlussentwürfen ist in dieser Richtung aber nichts zu finden. Anhänger- und Sattelzüge von gleicher Tonnage werden beispielsweise nach wie vor ungleich behandelt, obwohl sie vergleichbare Kosten verursachen. Die jährlichen Abgaben differieren um bis zu 1000 Franken oder 25 Prozent; Anhänger werden nach wie vor unverhältnismässig belastet. Dies trifft vor allem für die selten benützten Anhänger zu, wie sie im Baugewerbe im Einsatz stehen.

Nachdem der Nationalrat eine Korrektur dieser Unstimmigkeiten abgelehnt hat und auch unsere Kommission diesbezüglich bei der Vorlage bleiben will, begnüge ich mich als Kommissionsmitglied mit einem kritischen Hinweis. Befriedigend ist für mich die Sache allerdings nicht. Den Antrag Bühler Robert bewerte ich in dieser Beziehung als das kleinere Übel.

Etwas mehr liegt bezüglich der vorgeschlagenen Teuerungsanpassung auf dem Verordnungsweg und einer (fehlenden) Befristung drin.

Erstere will der Nationalrat dem Referendum unterstellen, und

eine starke Minderheit der ständerätlichen Kommission teilt diese Meinung. Meine eingangs gemachte Feststellung, dass wir über keine Daten bezüglich Strassenbaukostenteuerung verfügen, rechtfertigt es sicher, dass wir dem Bundesrat keinen Blankoscheck zur Anpassung der Teuerung auf dem Verordnungsweg ausstellen, wissen wir doch nicht einmal, von welcher Teuerung die Rede ist. Da passt die vom Nationalrat beschlossene Abänderung schon eher in die politische Landschaft.

Wenig Verständnis bringe ich für die fehlende Befristung in den Beschlussentwürfen A und B auf; dies vor allem, weil meinem Einwand bezüglich fehlender Kostenwahrheit in der Kommissionsberatung nicht widersprochen werden konnte. Die Tabelle auf Seite 42 der Botschaft (Anhang 1) zeigt unmissverständlich, wo die Sünder in Sachen Unterdeckung der Wegekosten zu suchen sind. Es ist dies nur in wenigen Kategorien der Schwerverkehr, vor allem nach dem positiven Abstimmungsergebnis vom 7. März 1993.

Letztlich muss auch ich die Verfassungsgebung auf Vorrat im Beschlussentwurf C als Servitut für eine Volksabstimmung bewerten, ist doch das Vorgehen der EG noch völlig offen und der Souverän nicht so bundesratsgläubig, wie man es vielleicht gerne hätte.

Die drei Beschlussentwürfe sind verkehrsmässig, fiskalisch und mit der Kostenwahrheit begründet. Gerade mit der Kostenwahrheit ist es aber nicht weit her, und es empfiehlt sich, bei den heutigen Entscheidungen die Volksabstimmung im Auge zu behalten.

Ich votiere darum für Eintreten, unterstütze aber den Antrag der Minderheit Bütiker (Art. 20 Abs. 3), den Antrag der Mehrheit (Art. 20 Abs. 8) und die Minderheitsanträge zu den Beschlussentwürfen B und C.

Cavelty: Ich bin für Eintreten und stimme den Vorlagen grundsätzlich zu. Ich möchte aber drei prinzipielle Bemerkungen anbringen:

1. Strassenbenützungsabgaben haben einen zweifachen Sinn, nämlich den Sinn der Verkehrslenkung und den Sinn der Finanzbeschaffung. Als Verkehrslenkende Massnahmen sollen sie dazu dienen, den Verkehr durch Verteuerung generell einzudämmen und von der Strasse auf die Schiene zu bringen.

Ich stimme dieser grundsätzlichen Ueberlegung zu, möchte aber bemerken, dass eine grundsätzliche Eindämmung des Verkehrs nur sinnvoll ist, wenn es den unnötigen Verkehr betrifft. Nötiger Verkehr hingegen soll natürlich nicht eingeschränkt werden. Zum nötigen Verkehr zähle ich jenen, der uns Arbeit und Verdienst bringt, namentlich – im Tourismusland Schweiz – im Tourismus. Es versteht sich nicht von selbst, dass man die Gäste, die aus dem Ausland zu uns kommen, um Ferien zu machen, mit einer Abgabe belastet. Wenn die Tourismuskreise dem dennoch zustimmen – und das tun sie –, verdienen sie für diese Haltung besondere Anerkennung. Dass sie dies in einem Moment tun, wo man der übrigen Exportindustrie mit Sonderanstrengungen helfend beistehen möchte, muss hier besonders positiv vermerkt werden. Ich erinnere an die Mehrwertsteuerr Diskussion.

Noch ein Wort zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene: Eine solche Verkehrsverlagerung ist nur sinnvoll, wenn eine Alternative vorhanden ist. Wo man keine Bahn hat, spielt diese Auswahlmöglichkeit nicht. Dies trifft für alle bahnlösen Talschaften, besonders im Berggebiet, zu. Wenn das bahnlöse Berggebiet den Strassenbenützungsabgaben dennoch zustimmt – und das tut es –, darf diese Haltung ebenfalls positiv vermerkt werden.

In diesem Zusammenhang ist auf Artikel 36quater gemäss Beschlussentwurf C hinzuweisen, nach welchem – zu Recht – «die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen» sind. Dazu gehören nach der in der Kommission geführten Diskussion insbesondere die bahnlösen Talschaften.

2. Die Hauptbegründung für die Strassenbenützungsabgaben liegt in der Finanzbeschaffung. Es geht darum, das Verursacherprinzip weiter zu realisieren und uns näherzubringen. Vor allem Vorlage C geht in diese Richtung. Ich stimme die-

sem Prinzip ebenfalls zu. Aber auch hier müssen gewisse Grenzen gesehen werden. Die Verteuerung darf nicht zur Vermögung oder zur unzumutbaren Erschwerung von Grundfunktionen führen. Auch hier muss die besondere Situation in den Rand- und Bergregionen berücksichtigt werden.

Herr Kollege Gadiant hat bereits auf diese Zusammenhänge hingewiesen. Ich erwähne sie ebenfalls, um die ungeteilte Standesstimme von Graubünden wieder einmal zum Ausdruck zu bringen und um dadurch zu zeigen, dass es uns mit dem Anliegen Ernst ist. Es ist ungerecht und darf nicht auf Dauer hingenommen werden, dass ausgerechnet die Randgebiete, die sonst schon schwach sind, ohne Kompensation benachteiligt werden. Diese Bemerkung drängt sich im Gesamtzusammenhang auf, ohne dass ich daraus eine Opposition gegen die Vorlagen formulieren möchte.

Ich bemerke dies – wie Kollege Gadiant – besonders angesichts der eben erfolgten Benzinpreiserhöhung, die sich im Berggebiet besonders schwer niederschlägt, weil der Benzinpreis im Berggebiet an sich schon höher ist – eine Situation, die mir nicht ohne weiteres einleuchtet. So kostet ein Liter Benzin im Münstertal beispielsweise volle 8 Rappen mehr als in Chur.

Ich sage dies in diesem Zusammenhang, um den Bundesrat zu bitten, in Zukunft sein Augenmerk besonders auf diese Situation zu richten. Ich weiss nicht, wie man dem abhelfen sollte. Vielleicht, indem man mit den grossen Benzinfirmen ein ernstes Wort redet und von Solidarität, einem Solidaritätsbeitrag usw. spricht? Das schiene mir nötig und angebracht zu sein.

3. Ich möchte auf meine Anträge bezüglich der künftigen Anpassung der Ansätze aufmerksam machen. Wir werden in der Detailberatung darauf zurückkommen.

Ich beantrage einen Kompromiss zwischen Mehrheit und Minderheit, indem ich weder dem Bundesrat noch dem Volk die Anpassungskompetenz geben möchte, sondern dem Parlament, womit zur Verwesentlichung unserer Demokratie beigegeben werden könnte. Im übrigen scheint es mir richtig, mögliche künftige Anpassungen nicht nur der Teuerung, sondern allgemein den Strassenverkehrskosten anzugleichen, so wie es die Minderheit vorschlägt und wie es der Nationalrat beschlossen hat. Damit stimme ich auch mit den Erwägungen des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes überein.

Alles in allem bin ich für Zustimmung unter Empfehlung meiner Anträge in der Detailberatung.

M. Delalay: Le Conseil fédéral nous propose de proroger les redevances sur l'utilisation des routes nationales au moyen de la vignette autoroutière et de la taxe sur les véhicules utilitaires, en créant du même coup une base constitutionnelle qui vise à l'introduction d'une taxe sur les poids lourds liée aux prestations, ce qu'on appelle la taxe kilométrique. Les tarifs de ces deux taxes sont relevés d'un peu plus de 30 pour cent et le produit est affecté aux routes, selon le projet qui nous est proposé.

Vous savez qu'en Suisse romande, et spécialement dans la partie romande de mon canton, les plus grandes réserves sont émises sur les distorsions de concurrence qu'entraînent les manipulations des taxes routières. En ce qui concerne plus particulièrement la redevance pour l'utilisation des routes nationales, le prix de la vignette est, me semble-t-il, raisonnable comparé à celui des redevances autoroutières pratiquées dans d'autres pays d'Europe et permet de faire contribuer équitablement les étrangers qui utilisent notre réseau de routes nationales aux frais de la construction et de l'entretien des routes. Ce sont ces considérations qui nous font accepter une adaptation – même si 33 pour cent d'augmentation me paraît exagéré –, car si chacun va à ce rythme pour procéder aux adaptations au renchérissement, nous ne sommes pas sur la bonne voie pour juguler l'inflation.

Pour ce qui est de la taxe sur le trafic utilitaire, la proposition du Conseil fédéral consiste à la maintenir jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par une redevance liée aux prestations et eurocompatible. Nous sommes ici beaucoup moins convaincus de l'opportunité de l'adaptation au renchérissement après les récentes augmentations du diesel de 22 centimes par litre, ce

qui fait de notre pays l'un des plus chers du monde pour ce type de carburant. La situation difficile des finances fédérales que nous connaissons tous rend évidemment ces recettes indispensables pour la Confédération. Nous restons donc ouverts à une augmentation de ces redevances sur le trafic routier utilitaire dans le cadre du renchérissement.

Mais le gouvernement fédéral propose en outre, pour la deuxième phase, un nouvel article 36quater de la Constitution fédérale qui accorde à la Confédération la compétence d'introduire, en collaboration avec la Communauté européenne, une taxe liée aux prestations des véhicules. Sur ce terrain, il n'est pas possible de suivre le Conseil fédéral, car il faut bien lui rappeler aujourd'hui que nous accepterions de la sorte une délégation de compétence absolument inusitée.

Nous voulons bien admettre une adaptation des tarifs à des taux de progression qui dépassent largement le renchérissement, mais dès ce moment, nous voulons signifier au Conseil fédéral que ça commence à suffire. Le peuple vient d'accepter 22 centimes d'augmentation sur les carburants pour l'essence et pour le diesel. Dès qu'il a obtenu cette taxe supplémentaire, au résultat de laquelle nous avons contribué, c'est un nouvel effort qui est demandé par le Conseil fédéral par l'augmentation de 33 pour cent des taxes routières. Comme cela ne fait pas suffisamment le poids pour le Conseil fédéral, il propose une délégation illimitée de compétence pour passer encore à d'autres taxes selon la prestation. Alors là, je dis: On a déjà donné et ça suffit.

L'argumentation du Conseil fédéral repose sur le fait que le trafic ne couvre pas les coûts qu'il provoque. Nous n'en sommes pas du tout persuadés depuis l'augmentation de la taxe de 22 centimes par litre du carburant, et surtout parce que le compte routier est toujours et encore établi sur des bases contestables qui ne tiennent pas compte de la charge provoquée par les véhicules étrangers et qui ne prennent pas en considération les prestations du trafic routier pour l'économie générale. On parle beaucoup des frais externes, mais on ne parle jamais de l'apport du trafic routier à l'économie générale. Nous attendons donc de voir l'effet de l'augmentation de la taxe sur les carburants et des redevances autoroutières pour voir si le compte routier est couvert ou non. D'autre part, tant que les bases de calcul n'auront pas été revues, nous devons considérer que ce compte routier, comme beaucoup d'autres statistiques, est pour l'heure une addition juste de chiffres faux.

En d'autres termes, nous acceptons aujourd'hui les adaptations proposées par le Conseil fédéral, en considérant qu'il s'agit, et jusqu'à plus ample informé, d'un maximum. Nous refusons de pénaliser davantage les régions périphériques et, dans le futur, nous voulons que le Parlement garde la main pour décider de l'évolution de ces taxes.

Pour ces raisons, en ce qui concerne l'adaptation des redevances pour le trafic utilitaire, je voterai la version du Conseil national, car j'estime qu'il n'est pas logique de l'indexer alors que nous tendons au contraire à supprimer les automatismes dans ce domaine. Je soutiendrai donc l'option que les redevances ne puissent être adaptées à l'avenir qu'au moyen d'un arrêté fédéral soumis au référendum. Nous n'avons pas le droit de soustraire une telle décision à la sanction populaire et je ne prêterai pas la main à un tel coup de force.

De même pour l'arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, je me refuse à une telle délégation de compétence du Parlement, et même du peuple, au gouvernement, car de deux choses l'une, Monsieur le Président de la Confédération, ou bien le Conseil fédéral n'envisage pas dans un proche avenir l'introduction d'une taxe kilométrique ou sur la consommation et il ne sert à rien de lui donner cette compétence extraordinaire, ou bien il veut les introduire le plus vite possible et je veux y faire obstacle tant que les coûts occasionnés par la route à la collectivité n'auront pas été calculés d'une façon plus satisfaisante sur la base d'un compte routier remanié.

Je n'entre pas ici en matière sur la déclaration de bonne intention de l'article 36quater alinéa 3 de la Constitution fédérale, qui veut tenir compte des répercussions de la redevance sur les régions de montagne et périphériques. J'aimerais bien sa-

voir comment ce qui sera prélevé auprès des citoyens et des entreprises pourra être équitablement et partiellement rattrapé par le biais des Etats cantonaux.

Je ne voterai donc pas l'entrée en matière de l'arrêté C et, dans le cas où il serait finalement adopté par les Chambres fédérales, je me refuse d'avance à y apporter mon appui lors de la consultation populaire.

Plattner: Die beiden Strassenverkehrsabgaben, über die wir heute reden, haben sich in den knapp zehn Jahren seit ihrer Annahme durch Volk und Stände bewährt. Wie es schon einige Male gesagt wurde, helfen sie mit, die notorische Unterdeckung der Strassenrechnung zu mildern; sie sind ein Beitrag zur verursachergerechteren Belastung der Verkehrsteilnehmer. Weil sie seinerzeit bei der Einführung befristet wurden, müssen sie heute verlängert und bei dieser Gelegenheit an die Teuerung angepasst werden. Das müsste eigentlich ein Routinegeschäft sein; es ist erstaunlich, dass sich nicht nur der Nationalrat, sondern jetzt auch der Ständerat sehr viel Zeit nimmt, um über diese Gebühren zu reden.

Die Gründe sind natürlich im Nationalrat und im Ständerat nicht ganz dieselben. Es existieren im Nationalrat immer noch Strassenverkehrslobbyisten, welche diese Abgaben ganz auslaufen lassen möchten. Sie existieren im Ständerat meines Wissens nicht und haben sich auch im Nationalrat nicht durchgesetzt. Zu reden geben offenbar die Aenderungen, die der Bundesrat vorgeschlagen hat und die nun auch im Ständerat zu Minderheitsanträgen geführt haben.

Die wesentliche Aenderung gegenüber einer reinen Weiterführung ist der beantragte Bundesbeschluss C, welcher dem Bundesrat die Möglichkeit gibt, später – wenn es in Abstimmung mit anderen europäischen Ländern möglich ist – ohne neue Verfassungsänderung und damit verknüpft obligatorisches Referendum eine fahrleistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen und die jetzige Abgabe auslaufen zu lassen.

Für mich ist es keine Frage: Wir sollten diese Politik unterstützen, denn sie ist im Konzept richtig und liegt ganz auf der Linie einer weiteren, noch verursachergerechteren Belastung. Zudem – ich bitte Sie, sich daran zu erinnern – haben wir uns mit dem Transitvertrag, den wir mit der EG abgeschlossenen haben, explizit auf diese Linie festgelegt.

In Artikel 12 des Abkommens heisst es, dass die Vertragsparteien – auch die Schweiz – die schrittweise Einführung nach Möglichkeit koordinierter Lösungen für die Besteuerung des Strassenverkehrs anstreben, und zwar dergestalt, dass den Fahrzeugen in einer ersten Phase mindestens die Wegekosten und später, in einer zweiten Phase, auch die externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten, angelastet werden sollen. Wir sind vertraglich verpflichtet und nicht nur vom Konzept her dazu aufgerufen, den Strassenverkehr in Zukunft noch weiter zu verteuern. Denn er ist heute – da sind sich alle einig – nicht so stark besteuert, dass er seine Kosten, insbesondere die externen Kosten, selber tragen würde.

Ich erinnere Sie noch daran, dass die Neat – auch wenn sie noch nicht bald fertiggestellt sein wird – oder unsere Fähigkeit, sie zu finanzieren, davon abhängig sein wird, dass dannzumal der Strassenverkehr wirklich teuer genug ist. Denn wir haben uns im selben Transitvertrag verpflichtet, dass die Neat im kombinierten Verkehr Preisbedingungen anbieten muss, die gegenüber jenen im Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig sind.

Schon anlässlich der Diskussion des Transitvertrags habe ich darauf hingewiesen, dass wir uns dies nur leisten können, wenn die Strassenverkehrskosten hoch genug sind. Wenn sie auf dem heutigen Niveau blieben, müssten wir jede Fuhre des kombinierten Verkehrs durch die Neat mit so vielen hundert Franken subventionieren, dass uns bald einmal der finanzielle Schnauf ausgehen würde. Auch von daher gesehen ist jetzt der Moment gekommen, um damit zu beginnen, diese Strassenverkehrskosten anzuheben. Wir müssen mit einfachen Lösungen das Prinzip der Kostenwahrheit auf den Strassenverkehr anwenden, nicht mit raffinierten, auf detaillierte Kostenberechnungen abgestützten Verfahren. Die Wegekosten – Unterhalt, Verzinsung und Amortisation des Strassennetzes – müs-

sen voll angerechnet werden, aber auch die externen Kosten, die Umweltkosten und andere, sogar die nichtpekuniären sozialen Kosten müssen vollständig internalisiert werden. Die Summe dieser Kosten muss dem Strassenverkehr belastet werden. Die Erhöhung der Ansätze, die auch in der jetzigen Debatte zu Kritik Anlass gibt, ist allein schon aus diesem Grund richtig, abgesehen davon, dass sie nicht wesentlich über die aufgelaufene Teuerung hinausgeht.

Ich halte fest, dass die viel zitierte freie Wahl des Verkehrsmittels nur dann eine freie Wahl sein kann, wenn derjenige, der die Wahl trifft, dies auch in voller Kenntnis der verursachten Kosten und des Nutzens tut. Das heisst, dass diese Wahl nicht durch Subventionen verfälscht werden darf, wie das heute noch der Fall ist, sondern eine kostenwahre, marktwirtschaftlich gerechtfertigte Wahl sein muss. Soviel zum Beschlussentwurf C, bei dem ich Sie um Zustimmung bitte und Eintreten für mich unbestritten ist.

Die andere wesentliche Modifikation der bestehenden Regelung, die vom Bundesrat vorgeschlagen wird, betrifft die Zweckbindung der Abgaben nach dem Modell des Treibstoffzollzuschlags, d. h. die Einspeisung der Erträge aus den beiden Abgaben in die Strassenkasse. Es erstaunt mich, dass das hier kaum zum Gesprächsthema geworden ist.

Es ist doch bemerkenswert, dass wir in einer Zeit, in der man – darüber sind wir uns einig – beim Strassenbau und beim Zurverfügungstellen von Kapazitäten für den Strassenverkehr eher bremsen müsste, noch und noch Gelder zweckgebunden in eine Strassenkasse hineingeben. Dies kann längerfristig nur den Effekt haben, dass immer Geld da ist, um Strassen zu bauen und den Strassenverkehr zu fördern. Ob das die richtige Philosophie ist, ist doch mindestens fraglich.

Ich muss gestehen, dass mir diese Zweckbindung Mühe macht, auch wenn ich die in der Vorlage festgehaltenen Argumente des Bundesrates nachvollziehen kann und sie verstehe. Die Lösung hat neben den von mir geschilderten grundsätzlichen Nachteilen sicher auch Vorteile, insbesondere die Beteiligung der Kantone und die Mittelzuweisung an den kombinierten Verkehr; und sie hat natürlich den Vorteil, dass sie im Abstimmungskampf im Vorfeld dieser obligatorischen Abstimmung eine gewisse Erleichterung bieten wird. Ich kann mich hier also anschliessen, aber das geschieht zähneknirschend: Ich halte diese Zweckbindung politisch für nötig, sachlich aber im Grunde genommen für falsch.

Ich empfehle Ihnen, auf alle drei Beschlussentwürfe einzutreten und die Minderheitsanträge mit einer Ausnahme abzulehnen: Ich bitte Sie jenen anzunehmen, welcher die Befristung der Schwerverkehrsabgabe nach Vorlage A gemäss dem Beschluss des Nationalrates bis zu dem Zeitpunkt verlangt, an welchem die Gesetzgebung über eine fahrleistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Kraft tritt (Art. 20 Abs. 8 Uebergangsbestimmungen BV).

Folgen Sie dem Mehrheitsantrag nicht, der das fix auf Ende 2004 legen will. Es darf nicht passieren, dass wir die Schwerverkehrsabgabe allenfalls ausser Kraft fallenlassen oder noch einmal verlängern müssten, wenn bis dahin die fahrleistungsabhängige Abgabe europaweit noch nicht eingeführt wäre.

Frick: Ich begrüsse die Modernisierung der beiden bestehenden Verkehrsabgaben, jene für den Schwerverkehr und jene für die Autobahnbenützung. Ich unterstütze auch die beiden Stossrichtungen, die der Revision zugrunde liegen: Erstens unterstütze ich die Zielsetzung, dass der Strassenverkehr seine Kosten selber decken soll, und zwar längerfristig nicht nur die Wegekosten, sondern auch die externen Kosten. Zweitens unterstütze ich die Zielsetzung, dass die Einnahmen zweckgebunden nach Artikel 36ter BV verteilt werden sollen. Dies ist eine Aenderung der heutigen Rechtslage, aber eine notwendige. Wir können politisch nicht vom Autofahrer und vom Transportgewerbe ständig zusätzliche Abgaben verlangen, ohne ihnen zuzusichern, dass diese Gelder auch zweckgebunden für den Verkehr verwendet werden.

Ich begrüsse im weiteren die Verfassungsgrundlage für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Einmal tue ich dies aus Gründen der Ökonomie im Transportwesen. Wir müssen

Leerfahrten und unnötigen Verkehr verhindern. Sodann sind es vor allem Umweltgründe, die uns veranlassen müssen, den Schwerverkehr leistungsabhängig zu besteuern.

Ich teile hier die Bedenken von Herrn Kollege Loretan nicht, der aus abstimmungstaktischen Gründen den Bundesbeschluss C verhindern will. Es mag sein, dass in meinen Ländern die «autoparteiliche Befindlichkeit» weit besser ist als in den Mittellandkantonen. Doch haben wir in den letzten Jahren – auch vom Stimmbürger – klare Signale erhalten, dass ein Umdenken in Richtung ökologische Besteuerung durchgreifen kann und auch eine gesetzliche Grundlage akzeptiert wird. Wir tun gut daran, wenn wir aus Umweltgründen und aus Gründen der Verkehrsökonomie auch auf Verfassungsebene den Mut haben, eine leistungsabhängige Abgabe einzuführen. Ich möchte aber daran erinnern, dass wir hier den öffentlichen und den privaten Verkehr mit zwei verschiedenen Ellen messen. Wir verlangen vom privaten Verkehr, dass er alle Kosten selber deckt; längerfristig auch die externen. Beim öffentlichen Verkehr verlangen wir das bei weitem nicht. Mit mehreren Milliarden Franken finanzieren wir – allein auf Bundesebene – die SBB; kantonal sind es ebensolche Beträge für den öffentlichen Verkehr. Das ist aus Umweltgründen gerechtfertigt; andere Gründe gibt es kaum. Das rechtfertigt aber umgekehrt, auch andere Gründe bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu beachten: Es sind dies die regionalpolitischen und die regionalwirtschaftlichen.

Ich unterstütze die Vorredner vehement, die von Herrn Bundespräsident Ogi die Zusicherung verlangt haben, dass bei der Ausgestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe die regionalpolitischen und die regionalwirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden und dass nicht die ganze Schweiz über einen Leisten geschlagen wird.

Nun aber drei Vorbehalte zu den Vorlagen A und B: Wir machen bei Abgabenvorlagen immer wieder die gleichen Fehler – die letzte Abstimmung über die Treibstoffzollzuschläge darf uns nicht übermütig und leichtsinnig machen –, die es zu verhindern gilt. Ich nenne drei Fehler, welche in der Vorlage des Bundesrates wiederum enthalten sind:

1. Die Anpassung an die Teuerung: Ich lehne sie ab. Eine automatische Teuerungsanpassung für Strassenverkehrsabgaben ist sachfremd. Wenn schon, so ist eine Anpassung an die effektiven Strassenverkehrskosten gerechtfertigt, und zwar an die internen und die externen Kosten. Ein blosser Teuerungsautomatismus aufgrund einer bundesrätlichen Verordnung darf in Verkehrsabgaben nie Platz greifen; er wäre auch unsinnig. In anderen Bereichen waren wir nur bestrebt, Teuerungsautomatismen zu verhindern, und hier führen wir sie wieder ein.
2. Wir sollten nun gelernt haben, dass Abgaben nur durch einen mindestens fakultativ referendumsfähigen Bundesbeschluss erhöht werden dürfen. Insbesondere genügt ein blosser Parlamentsbeschluss nicht, wenn künftig die externen Kosten zusätzlich einbezogen werden sollen.

Nach der Botschaft des Bundesrates soll ja in den nächsten Jahren bereits eine neue Strassenrechnung geschaffen werden, in welcher die externen Kosten einbezogen werden. Wenn wir dann die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe anpassen wollen, darf dies nicht einfach durch einen Parlamentsbeschluss geschehen. Wir haben genügend Erfahrung aus früheren Abstimmungen, um zu wissen, dass der Bürger mindestens die Möglichkeit haben will, mitzusprechen.

3. Zur Befristung: Wir haben im Zusammenhang mit den letzten Steuervorlagen zur Kenntnis nehmen müssen, dass der Bürger nicht bereit ist, eine unbefristete Abgabenvorlage anzunehmen. Wir dürfen nicht den Fehler machen, nun bereits wieder unbefristete Abgabenvorlagen mit Steuercharakter zur Abstimmung zu bringen.

Ich bin daher bei beiden Vorlagen klar für eine Befristung; das ist schweizerische Tradition in Abgabenvorlagen, und daran will der Stimmbürger auch nichts ändern.

M. Cavadini Jean: Nous nous limiterons à la discussion du principe de l'indexation, après avoir dit que nous entrons en matière sur deux propositions et après avoir répété notre opposition à la troisième.

En effet, la proposition d'introduire définitivement dans la législation le principe de la vignette autoroutière et de la taxe sur les poids lourds ne nous paraît pas acceptable. On rappellera d'abord que la question lancinante, controversée, de savoir si le compte routier est couvert ou non nous paraît aujourd'hui largement dépassée. Depuis le 7 mars dernier, le peuple a accepté le doublement des redevances sur les carburants. La répartition de ces nouvelles recettes entraîne une couverture plus que satisfaisante de ce compte, et l'argument de l'insuffisance ne peut plus être ici invoqué.

En outre, et c'est notre deuxième constatation, le principe d'une indexation est pervers. On ne saurait l'évoquer pour justifier d'une adéquation au coût de la vie. La mesure proposée relève autant du régime financier que de la politique routière. Or, nous savons qu'aucune option décisive n'est prise quant au régime financier. Nous en sommes à de nouveaux travaux préliminaires, hésitant entre un Icha élargi et une TVA allégée. Dans cette perspective, nous avons donc à nous abstenir d'ancrer dans la législation, même routière, une telle mesure qui prive le peuple d'un droit et qui préjuge d'une décision plus générale en matière de finances.

Enfin, et c'est notre dernière remarque, ce n'est pas l'indexation sur les prix à la consommation qui doit être ici évoquée, mais bien les dépenses que les pouvoirs publics investissent effectivement dans le réseau routier. Nous voici donc ramenés au problème précédent et nous avons dit que le compte routier était aujourd'hui largement consolidé.

Nous acceptons donc les adaptations proposées par le Conseil fédéral, mais nous ne le suivons pas sur le chemin législatif et constitutionnel qu'il suggère. La crainte du référendum peut être salutaire, et puis nous savons que le Conseil fédéral ne saurait avoir crainte du peuple.

L'arrêté C n'a pas non plus notre agrément. Il anticipe sur des dispositions européennes qui ne sont pas encore prises et il signe un chèque en blanc au Conseil fédéral dans un domaine où le contrôle populaire peut assurément encore être nécessaire.

Danioth: Als kritischer Bürger, als Föderalist und einer, der auch nicht gerne unnötige Steuern und Abgaben bezahlt, habe ich volles Verständnis für die kritischen Voten, die gefallen sind, und für die gegensätzlichen Meinungen. Trotzdem darf ich Sie bitten, bei den Fakten zu bleiben; die Fakten sind aus der Botschaft und aus dem Bericht des Kommissionssprechers klar hervorgegangen. Es besteht kein Anlass zur Dramatisierung; das darf ich Ihnen ehrlich sagen. Ich möchte zu einigen kritischen Bemerkungen in diesem Sinne Stellung nehmen:

1. Es ist eine These aufgestellt worden, Fiskalabgaben seien in unserem Lande nicht zu befristen. Herr Frick hat das am Schluss seines Votums nochmals ausgeführt. Wir müssen bei den Fakten bleiben. Schwerverkehrsabgabe und Nationalstrassenabgabe sind keine Fiskalabgaben, sind keine Steuern, sondern es sind Gebühren. Es sind Benützungsgebühren, nämlich für die Benützung der durch den Bund – durch die Steuerzahler – gebauten und unterhaltenen Strassen, vor allem unserer Nationalstrassen. Denkt jemand daran, kommt es jemanden in den Sinn, auch die Benützungsbefugnisse und die Benützungsbedingungen für diese Strassen zu limitieren, zu befristen? Wohl kaum! Mit einer dauernden Bereitstellung eines milliarden schweren, gutunterhaltenen und gepflegten Nationalstrassennetzes für In- und Ausländer ist auch die Grundlage für einen kontinuierlichen, angemessenen – ich betone: angemessenen, vor und nach dem 1. Januar 1995 – Beitrag der Benützer an diese Kosten zu sichern. Das ist die Quintessenz und nichts anderes.

2. Ein weiterer Einwand ist, das Volk sei misstrauisch gegenüber neuen Abgaben. In dieser Form stimmt es. Ein gesundes Misstrauen des Volkes gegenüber Behörden stellt ein notwendiges Korrektiv dar, wenn Volksvertreter und Behörden sich allzusehr vom Willen und Empfinden des Volkes entfernen. Wir haben es ja erlebt. Doch kann man natürlich dieses Misstrauen auch steigern oder schüren, wobei ich niemandem in diesem Saale aufgrund der gehaltenen Voten diesen Vorwurf mache. Aber ich meine, wir müssen dann in der Abstimmung eine gewisse Selbstdisziplin wahren.

Das Volk – Herr Cavelti hat es gesagt – sieht die Notwendigkeit einer angemessenen Belastung des Verkehrs und der Kostenbeteiligung durch die verschiedenen Verursacher und Partner durchaus ein. Gerade die Abstimmung über die Benzinzollerhöhung hat gezeigt, dass viele Bürgerinnen und Bürger die grösseren Zusammenhänge und die Notwendigkeit einer angemessenen Belastung des Verkehrs eingesehen haben und – ich nehme das Wort in den Mund – auch zu gewissen Opfern bereit sind. Wie wäre es sonst denkbar, dass Kantone wie mein Heimatkanton Uri, mit einer dezentralisiert wohnenden und stark – nach wie vor – auf den Individualverkehr und auf das Auto angewiesenen Bevölkerung in den Bergen, mit einer erdrückenden Mehrheit zu dieser Verteuerung ja gesagt haben? Ein Zeichen staatspolitischer Weitsicht des Volkes.

3. Ein Blankoscheck für den Bundesrat? Diese Melodie ist verschiedentlich angespielt worden. Die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette sind von der Sache und der Zeit her klar limitiert. Herr Büttiker hat eingewendet, man zementiere etwas. Wäre nicht – ich glaube, beim politischen Credo unseres verehrten Kollegen Rolf Büttiker wäre das zu erwarten gewesen – ein viel grösserer Vorwurf an uns gerichtet worden, wenn man diese Beträge nicht in die Verfassung hineingeschrieben, keine Leitplanken gesetzt hätte? Das wäre Grund zu berechtigtem Misstrauen für den Bürger.

Die Beträge werden in die Verfassung hineingeschrieben – in welchem Staat macht man das heute? –, wie dies bei den Steuern auch der Fall ist. Sie haben eine verfassungsmässige Garantie, dass der Bundesrat mit uns nicht macht, was ihm einfallen könnte. Sie können diese Erhöhungsklausel nicht einfach vom Bundesrat und vom Parlament aus handstreichartig, unter Umgehung des Volkes heraufsetzen. Die Ermächtigung an den Bundesrat zur Anpassung hält sich in ganz engem Rahmen.

Es ist keine Automatisierung, Herr Kollege Frick, sondern der Bundesrat ist verpflichtet, die gesamte Strassenrechnung zu betrachten und zu entscheiden, ob die Teuerung etappenweise angepasst wird oder nicht. Es besteht auch hier ein enger Rahmen. In welchem Land gibt es das, dass man sogar gegenüber einer Teuerungsanpassung misstrauisch ist, dass man klare Schranken in die Verfassung aufnimmt?

4. Die Strassenrechnung sei ausgelastet, dies wurde verschiedentlich, von Herrn Bisig und anderen, angeführt. Wenn man die Tabelle auf Seite 42 der Botschaft betrachtet, kann man das zumindest aufgrund der bisherigen Zahlen nicht bestätigen. Sowohl der Personenverkehr als auch der Schwerverkehr weisen nach wie vor eine Unterdeckung auf, und dies selbst bei den internen Kosten – also den Wegkosten.

Natürlich bringt jetzt die Benzinzollerhöhung eine Aenderung. Wenn Sie aber die Berechnung sehen, dass bei einer Anpassung per 1. Januar 1995 bei einem leichteren Lastwagen mit Jahresgesamtkosten von schätzungsweise 80 000 Franken diese Abgabe 1 Prozent beträgt, kann man nicht von ungebührlicher Belastung reden. Die externen Kosten, insbesondere die Investitionen zur Vermeidung einer Ueberbelastung unserer Umwelt, sind nicht einmal ansatzweise berücksichtigt. Diese externen Kosten – hier pflichte ich Herrn Frick bei – muss aber die Eisenbahn selbstverständlich tragen. Ich erinnere an die aktuelle Diskussion über die Neubaustrecken von «Bahn 2000». Der Zufall will es, dass wir nachher dieses Traktandum behandeln.

Wo Umweltauflagen Kostensteigerungen bewirken, die in die Hunderte von Millionen Franken gehen – ich bin auf verschiedene Voten gespannt; ich erinnere daran, dass Herr Kollege Loretan beim «in die Hörner blasen» die Mehrzahl verwendet hat, er möchte in ähnliche Hörner blasen, er hat hier also verschiedene Hörner –, könnte ich mir durchaus vorstellen, dass nachher bei der «Bahn 2000» andere Töne oder sogar Tonarten angeschlagen werden, welche in der Musik zu einer gewisse Dissonanz führen könnten. Aber in der Politik geht das. Der Bundesrat hat, auch wenn diese Gebühren gesichert sind, auch unter Berücksichtigung der Erhöhung des Benzinzolls alles andere als Grund zu Uebermut. Er hat nämlich gewaltige Aufgaben zu bewältigen.

5. Die bisherige Schwerverkehrsabgabe hätte differenzierter ausgestaltet werden sollen, und – ich gebe es zu – sie hätte auch differenzierter ausgestaltet werden können. Gewisse Einwände – ich pflichte darin den Strassentransportverbänden bei –, vor allem bezüglich der Belastung der Anhänger, welche übermässig hoch ist, und damit auch bezüglich des kombinierten Verkehrs, sind nicht von der Hand zu weisen. Ich könnte mir vorstellen, dass im Vollzug gewisse Lockerungen im engen Rahmen möglich sind.

Indessen müssen sich Bundesrat und Parlament zwischen den beiden sich anbietenden Alternativen entscheiden. Entweder schwenken wir bereits jetzt und als europaweit einzige Nation zu einer differenzierten und somit leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe um und gestalten diese nach Mass aus – nach einem Mass, das wir aber noch zu wenig kennen –; oder wir behalten das etwas starre System bei, das wir heute besitzen, bis dieses durch ein europakompatibles Modell und eine die Kostenwahrheit verwirklichende Gebühr abgelöst werden kann. Diese vernünftige Alternative muss man sehen.

6. Vor allem der Beschluss C ist unter Beschuss geraten. Gesetzgebung oder Verfassungsgebung auf Vorrat ist von Schlechtem; das gebe ich zu. Aber es handelt sich um keine Gesetzgebung auf Vorrat. Geschaffen werden soll lediglich die verfassungsmässige Grundlage. Die Schweiz ist ja das einzige Land, das in direktdemokratischer Weise unter Einbezug des Volkes derartige Sachfragen, nötigenfalls stufenweise, an der Urne entscheidet.

Der Beschluss C stellt kein direkt anwendbares Verfassungsrecht dar; das werden die Verfassungsrechtler in diesem Saal bestätigen können.

Mit der Bereitstellung der Verfassungsgrundlage behält sich die Schweiz aber – und immerhin – die aussenpolitische Handlungsfreiheit vor und kann, wie schon beim Abschluss des Transitabkommens, weiterhin die ihr zukommende und ihr kommende Pionierrolle für die Verwirklichung einer kostengerechten Bewältigung der zunehmenden Verkehrsströme spielen.

Aufgrund des in Beschlussentwurf C vorgesehenen Verfassungsartikels 36quater ist die Ausführungsgesetzgebung zu gegebener Zeit zu erlassen, welche selbstverständlich unter dem Vorbehalt des Referendums steht. Die Mitsprache des Volkes ist also auf allen wesentlichen Stufen gewährleistet.

Die drei vom Bundesrat vorgelegten Beschlussentwürfe sind – wenn auch in der Ausgestaltung und Form recht unterschiedlich – doch Zeichen einer klaren Verkehrsphilosophie, welche auf eine moderate und europataugliche Weiterführung der Belastung der Benützer der Autobahnen einerseits und der Teilnehmer am Schwerverkehr andererseits hinzielt. Sie gehen in Richtung Kostenwahrheit.

Der Beschlussentwurf B ist äusserst moderat. Ueber diese 10 Franken werden wir wohl nicht mehr länger streiten und feilschen müssen. Auch mit den Beschlussentwürfen A und C sind wir auf dem rechten Weg. Noch lassen sich die externen Kosten nicht im Alleingang von der Schweiz internalisieren. Würden wir auf den Beschlussentwurf C nicht eintreten, wie das beantragt wird, dann würde unsere Glaubwürdigkeit im internationalen Kräftespiel in Frage gestellt.

Es handelt sich – darf ich Sie daran erinnern? – um die erste flankierende Massnahme, die wir zum Neat-Beschluss treffen können. Es handelt sich um die erste namhafte Vollzugsmassnahme zum Transitabkommen. Dies sind Beschlüsse, die Sie alle mitgetragen haben.

Wesentliche Vorteile in aussen- und innenpolitischer Sicht gegenüber der bisherigen Lösung sind erwähnt worden:

Einerseits ist es die klare Zweckbindung, womit der früheren Kritik des Auslandes die Spitze gebrochen wird. Ich bin mit vielen anderen der Meinung, dass die Zweckbindung nicht nur ein notwendiges Uebel, sondern dass sie richtig ist. Die Zweckbindung sollte an und für sich die Strassenverkehrsverbände und all jene, denen die Vollendung des Strassennetzes am Herzen liegt, zu einem klaren Ja bewegen.

Dann ist aber andererseits auch die anteilmässige Beteiligung der Kantone neu festgehalten. Die Kantone bekommen von diesem Geld, das nun eingenommen wird, und zwar ebenfalls

zweckgebunden, einen Beitrag für den Unterhalt und die Erneuerung ihres Strassennetzes.

Schliesslich geht die Vorlage nicht nur in Richtung einer vermehrten Europakompatibilität, sondern auch in Richtung eines besseren Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Der Ruf nach mehr Marktwirtschaft verlangt nach einer verursachergerechteren Anlastung der Strassenkosten. Nur wenn man weitere Einseitigkeiten und Verzerrungen in der Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern abbaut, verzichten wir auf marktfeindliche Eingriffe in die Wettbewerbs- und Verkehrsfreiheit.

Ein marktwirtschaftlich organisiertes Verkehrssystem kann nur dann effizient und umweltgerecht funktionieren, wenn die Gesamtheit der Kosten den jeweiligen Verursachern angemessen angelastet wird. Hier teile ich die Auffassung von Herrn Plattner, mit dem ich sonst im politischen Credo nicht in allen Teilen einiggehe. Diese Feststellungen kann ich aber unterzeichnen.

Selbst wenn also die drei Vorlagen im heutigen Zeitpunkt nicht zur vollen Verwirklichung dieser längerfristigen Zielsetzung führen, bedeuten sie doch eine richtige und wichtige Weichenstellung auf dem Weg zu diesem Ziel. Wenn wir nach aussen entschlossen auftreten wollen – die Schweiz als Transitland muss dies tun –, dürfen wir uns nicht halbherzige Entscheide leisten. Das Volk erwartet und honoriert eine klare, fachlich vernünftige und korrekte Haltung seiner Politiker.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen Eintreten und Zustimmung zu den Vorlagen.

Bundespräsident **Ogi**: Es ist noch nicht so lange her – es war bei der Neat-Debatte –, da haben Sie zum Teil vehement flankierende Massnahmen gefordert.

Ich könnte mich beschränken und sagen: la voilà! Hier ist diese flankierende Massnahme, und hier ist eigentlich erstmals die Stunde der Wahrheit, Herr Delalay, in der Sie nun entscheiden müssen, ob Sie das, was Sie gefordert haben, wirklich auch geben wollen.

Herr Loretan, Sie haben – es ist auch nicht so lange her – Massnahmen für den Umweltschutz, für den Lärmschutz verlangt. Ich könnte sagen: so weit, so gut. Aber ich muss Sie fragen: Wer soll das alles bezahlen? Der Bundesrat ist nicht übermütig geworden, Herr Loretan; er ist vertrauenswürdig wie immer, und er macht u. a. das, was Sie von ihm verlangen: Er setzt um, und er vollzieht.

Bestandteil Ihrer Verkehrspolitik ist u. a., dafür zu sorgen, dass die Spiesse für Strasse und Schiene in etwa gleich lang werden. Ich bin schon etwas überrascht, dass das, was man in der Neat-Debatte und anderswo immer wieder gefordert hat – auch hier im Ständerat –, bereits in Vergessenheit geraten ist, dass es plötzlich nicht mehr gilt.

Herr Bütiker, ich muss Ihnen sagen: Sie haben etwas übertrieben, wenn Sie sagen, wir hätten die Reizschwelle des Erträglichens überschritten. Ich freue mich auf das Rendezvous mit Ihnen beim nächsten Traktandum. Wir werden genau zuhören, was Sie für die weniger als 50 Kilometer lange Eisenbahn-Neubaustrecke fordern werden; auch das müsste zunächst bezahlt werden können.

Die Herren Küchler und Danioth haben die Vorlage umfassend vorgestellt und erläutert. Ich konzentriere mich auf einige wenige Punkte.

Zur Verfassungsgrundlage: Die Bestimmungen über die Strassenbenützungsabgaben laufen 1994 aus. Wir sollten diese Abgaben nahtlos verlängern. Wir müssen das tun; das muss ich sagen, wenn ich Ihren Anforderungskatalog etwas näher unter die Lupe nehme. Wir müssen wissen, dass der Abstimmungskalender, nicht zuletzt auch mit Blick auf diese Vorlagen, ein wichtiger Kalender ist, der bereits überlastet ist. Wir hatten die Abstimmung über die Treibstoffzollerhöhung; wir werden in diesem Jahr die Abstimmung über die neue Finanzordnung haben. Wir sollten dem Volk diese Vorlagen in einer gewissen zeitlichen Staffelung unterbreiten, damit es sie auch akzeptiert – die Vorlagen für die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette somit etwa in der ersten Hälfte des nächsten Jahres.

Wir haben die finanziellen Aspekte zu berücksichtigen; Herr

Küchler hat es gesagt. Es stehen 337 Millionen Franken auf dem Spiel. Ich war schon etwas überrascht, jetzt von Ihnen zu hören, dass man das, was die Frage der Autobahnvignette und der Schwerverkehrsabgabe betrifft, unwahrscheinlich stark in Zweifel zieht, nachdem man sich jetzt in ganz Europa ernsthafter damit auseinandersetzt als auch schon.

Wir können zur Kenntnis nehmen, dass sich diese beiden Massnahmen in den acht Jahren seit ihrer Einführung zu unseren Gunsten entwickelt haben. Es gibt einige Damen und Herren, die bei der Einführung bereits hier anwesend waren. Das Klima in Europa hat sich doch geändert. Schauen Sie nach Deutschland: Man spricht dort von einer Mineralölsteuer von 13 Pfennigen, von einer Autobahnvignette, und zwar für Personen- und Lastwagen, und das alles, wenn irgendwie möglich, ab 1994. Da kann man wohl sagen: Die Zeiten haben sich geändert.

Vor nicht allzu langer Zeit weilte im Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eine deutsche Delegation, die sich über unsere Erfahrungen mit der Autobahnvignette informieren lassen wollte. Die anderen wollen das einführen, was Sie quasi als Schrittmacher eingeführt haben, und wir sind daran – nicht alle zum Glück; ich hoffe, die Mehrheit wird sich behaupten können –, auf diese Massnahmen zu verzichten. Das ist keine gute Politik.

Schauen Sie nach Brüssel – Sie schauen zwar nicht gerne dorthin, aber wir müssen doch von Zeit zu Zeit hinschauen –, dann stellen Sie fest, dass auch dort über die Einführung von Strassenbenützungsgeldern diskutiert wird.

Der neue Richtlinienentwurf der EG-Kommission vom September 1992 will Strassenbenützungsgeldern zulassen. Diese können in Form des französischen oder des schweizerischen Systems erhoben werden. Wichtig ist, dass wir das Ganze später – deshalb auch unser zweiter Schritt mit der Massnahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe – in Europa zu harmonisieren versuchen, wobei ich sagen muss, dass die EG heute andere und vielleicht wichtigere Problem hat; sie wird das nicht schon morgen einführen.

Wir dürfen in dieser Situation das, was Sie vor acht Jahren gefordert und eingeführt haben, jetzt nicht aufgeben. Das wäre ein grosser Fehler; es würde nicht der auch von Ihnen getragenen Verkehrspolitik entsprechen. Wir müssen feststellen, dass wir, wenn wir es einfach so weitergehen lassen – Laisser-aller, Laisser-rouler, Laisser-faire! –, nicht mehr allzuweit von einem sogenannten Verkehrsinfarkt entfernt sind.

Die Auto-Mobilität – ich betone: die Auto-Mobilität – ist heute zu billig, und die gleich langen Spiesse sind nicht mehr vorhanden. Wir müssen dieses Verkehrswachstum in den Griff bekommen. Die Mittel dazu sind die Kostenwahrheit und die marktwirtschaftlichen Elemente. Im Transitabkommen haben wir das auch festgehalten. Ich bitte Sie, dieses Abkommen wieder einmal nachzulesen und es nicht immer nur zu kritisieren! Wir haben vom 22. Januar 1993 bis heute einen einzigen Lastwagen über 28 Tonnen durchgelassen. Das ist doch der Beweis, dass dieses Transitabkommen nicht nur richtig ist, sondern auch zum richtigen Zeitpunkt in Kraft gesetzt wurde.

Wenn wir die Kostenwahrheit erreichen wollen, können wir das auch nicht von heute auf morgen, in einem Schritt, erreichen, sondern wir müssen das in zwei Schritten tun: in einem ersten, in welchem die Infrastrukturkosten angelastet, und in einem zweiten, in dem auch die Umweltkosten einbezogen werden müssen. Das heisst im Klartext: Wir sollten unsere Strassenbenützungsgeldern beibehalten und jetzt nicht plötzlich schlapp werden und darauf verzichten, und wir müssen flexibel bleiben; deshalb auch der Beschlussentwurf C, Herr Delalay. Wir müssen flexibel bleiben, damit wir die Abgaben später mit einem europäischen Erhebungssystem koordinieren können. Das ist sehr wichtig; das wird auch entscheidend sein, damit wir nicht zu spät, sondern rechtzeitig kommen. Ich muss Ihnen immer wieder in Erinnerung rufen, was Sie von uns schon mehrmals gefordert haben; nämlich: flankierende Massnahmen. Es geht nicht an, Herr Cavelti hat es gesagt, dass wir den kombinierten Verkehr auf der Schiene weiter subventionieren und die Strasse für den Transitverkehr dennoch fast zum Nulltarif zur Verfügung stellen, den Transitverkehr fast zum Nulltarif auf der Strasse fahren lassen.

Das dürfen wir nicht, Herr Delalay und Herr Cavadini Jean: Auch die französischsprachige Schweiz setzt sich vehement für den Ausbau der Eisenbahn und die Erhaltung der Eisenbahnlinien ein – le Val de Travers nous salue tous! –, sie setzt sich auch vehement für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes ein, und dann – ich schaue nach links, zum Nachbarn von Herrn Cavadini Jean, und erinnere an seine Ausführungen im Zusammenhang mit dem SBB-Budget – sollen wir auch die Bundesdefizite bei den Unternehmungen reduzieren. Wir wollen das tun. Wir kommen dann in nächster Zeit mit Rezepten. Es wird an Ihnen sein, eine klare Linie zu verfolgen. Wir müssen das Prinzip der Kostenwahrheit jetzt zum Tragen kommen lassen. Wenn Sie den Herren Cavadini und Delalay folgen würden – was ich fast nicht glauben kann –, würden Sie dieses Element missachten. Wir müssen das verkehrspolitische Umfeld verbessern, wenn wir die Bahnprobleme, die Mobilitäts- und die Finanzprobleme in den Griff bekommen wollen.

Es geht übrigens, Herr Delalay, nicht um neue Abgaben. Es geht um die Weiterführung und um die Modernisierung bestehender Abgaben. Es geht um Anpassungen, damit wir uns auch an Europa anpassen können. Die Schaffung neuer Gegensätze zu Europa ist nach dem 6. Dezember 1992, ob wir dafür oder dagegen waren, nicht angezeigt. Der Beschlussentwurf C will eine leistungsabhängige Abgabe, belässt aber die Kompetenz voll beim Parlament und beim Souverän.

Ein Ausführungsgesetz wird zu gestalten sein, und das werden wir tun. Auch Ihnen, Herr Cavadini, möchte ich sagen, dass keine Indexierung vorgesehen ist, sondern lediglich die Kompetenz, die Abgabe gelegentlich an die Teuerung anzupassen. Ich sage das ebenfalls zu Herrn Frick: Das sind zwei verschiedene Paar Schuhe, wie ich heute leider auch verschiedene Schuhe tragen muss; Sie wissen ja, warum.

Welche Erfahrungen haben wir mit der Autobahnvignette und mit der Schwerverkehrsabgabe gemacht? Sie haben sich gut eingespielt, auch in Tourismuskreisen, Herr Cavelti. Gemäss dem, was in den letzten Tagen an der bekannten Ausstellung in Davos über Ihren wunderschönen Tourismuskanton gesagt wurde, hat die Umwelt im Tourismus absolute Priorität. Ich komme auch aus dem Tourismus – verstehen Sie mich nicht falsch! –, aber das hat sich eingespielt. Wenn Sie mit den Preisen vergleichen, die Sie beispielsweise in Oesterreich für die Maut bezahlen müssen, dann ist die Autobahnvignette, auch mit der heutigen Erhöhung, tragbar. Sie ist gerechtfertigt, und sie ist notwendig, um gleich lange Spiesse zu schaffen.

Beurteilungsbasis ist selbstverständlich die Strassenrechnung. Zum erstenmal ist diese Strassenrechnung – Herr Delalay hat recht – fast ausgeglichen. Aufgrund der statistischen Unterlagen, die wir vom Departement des Innern bekommen, kann man das sagen. Aber sie ist nur wegen den 300 Millionen Franken, die wir durch die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe einkassieren können, fast ausgeglichen, und zwar ohne Berücksichtigung der externen Kosten und Nutzen des Strassenverkehrs.

Die externen Kosten und Nutzen – ich vergesse nie die Nutzen, die Strassen haben einen Nutzen – werden ein Politikum sein: Welche Elemente gelten als externe Kosten, welche Kriterien gelten für die externen Kosten? Ist das Lärm, ist das Unfall, sind das Gebäudeschäden, Gesundheitsschäden, Klimaschäden, Erschütterungen? Und welches sind dann die positiven Elemente, die auch einbezogen werden? Ist es die gleichmässige Besiedlung unseres Landes, sind es die Notfalltransporte, ist es die Dezentralisierung der Arbeit, ist es die Arbeitsteilung? Bref: Hier wird eine grosse Diskussion stattfinden; ich mache mir keine Illusionen, darüber wird man sich noch streiten: Was ist einzubeziehen, was ist nicht einzubeziehen?

Wir werden noch rund 22 Milliarden Franken investieren, um die Nationalstrassen auszubauen. Bis heute haben wir etwa 40 Milliarden Franken für das Nationalstrassennetz ausgegeben. Darüber spricht man nicht. Aber bei den SBB wird jedes Budget kritisch in Frage gestellt. Ich habe nichts dagegen, ich stelle das nur fest. Das ist der Unterschied zwischen Strasse und Schiene. Wir finanzieren 25 Prozent der Kosten für die Neat aus dem Treibstoffzoll; 25 Prozent, weil der Lötschberg der Rawil-Ersatz ist. Das Schweizervolk hat dem zugestimmt.

Mit diesen Geldern können wir weiterhin solche Projekte unterstützen. Bei diesen 25 Prozent ist auch der Gotthard dabei. Wir müssen diese Kasse also alimentieren! Und Sie müssen uns die Mittel dafür geben.

Ich möchte nicht mehr auf die einzelnen Bereiche der Nationalstrassenabgabe und der Schwerverkehrsabgabe eingehen, sondern den Herren Gadiant, Cavelti und Frick, vor allem aber Herrn Bisig kurz etwas in bezug auf die Diskriminierung der Anhänger sagen. Herr Bisig würde es befürworten, wenn die Abgabesätze bei den Anhängern nicht erhöht würden. Er denkt dabei vor allem an das Baugewerbe – ich habe Verständnis dafür. Eine Erhöhung der Abgabesätze ist nach Meinung des Bundesrates aber auch bei Anhängern mit der Strassenrechnung vereinbar.

Bei den Abgabesätzen dürfen wir nicht auf ein einzelnes Resultat der Strassenrechnung abstellen, wir müssen einen Mehrjahresvergleich machen. Dieser Vergleich zeigt, dass der Schwerverkehr die Kostendeckung hier noch nie voll erreicht hat. Darf ich noch festhalten, dass die Schwerverkehrsabgabe nur für immatrikulierte Anhänger und Fahrzeuge geschuldet ist? Das ist besonders für das Baugewerbe von grosser Bedeutung: Wenn ein Fahrzeug nämlich saisonal aus dem Verkehr genommen wird, kann die Schwerverkehrsabgabe pro rata temporis zurückerstattet werden. Das gilt vor allem für die Anhänger. Ein Baumeister muss auch dieser Tatsache und dieser Möglichkeit Rechnung tragen.

In bezug auf die Auswirkungen auf das Rand- und Berggebiet möchte ich den Vertretern der Berg- und Randgebiete folgendes sagen: Dass bei einer grösseren Transportdistanz Zusatzkosten entstehen, ist nicht wegzudiskutieren. Aufgrund der verfügbaren Statistik ergibt sich diesbezüglich aber folgendes, überraschendes Bild: Eine Tonne wird in die IHG-Region (Französisch: «LIM») durchschnittlich über gut 22 Kilometer transportiert.

In anderen Regionen, d. h. ausserhalb des IHG-Gebietes, beträgt diese Durchschnittsdistanz 26 Kilometer. Es gibt zwar Regionen, die eine überdurchschnittliche Transportdistanz und einen überproportionalen Anteil an regionsinternen Transporten aufweisen. Dazu gehört wohl der Kanton Graubünden. Es sind aber nur wenige Regionen, und möglicherweise nur im Kanton Graubünden. Darunter gibt es sogar mehr Nicht-IHG- als IHG-Regionen. Die landläufige Vorstellung der Benachteiligung wegen längeren Transportdistanzen ist also anhand der verfügbaren Statistiken nur schwer nachweisbar.

Herr Ständerat Cavelti hat vom Benzinpreis im Münstertal und vom Benzinpreis in Chur gesprochen; er hat selbstverständlich nicht vom Benzinpreis in Samnaun gesprochen. Herr Ständerat Cavelti, wenn wir mit den Vertretern der Treibstoffwirtschaft reden, auch im Rahmen von «Energie 2000», dann werden wir immer hart. Ich werde das Thema schon aufnehmen, aber Sie wissen: Wir haben von Gesetzes wegen keine Möglichkeit, ihnen Vorschriften zu machen. Ich wäre Ihnen aber dankbar, wenn Sie mir am Schluss der Debatte noch den Benzinpreis von Samnaun bekanntgeben könnten.

Ich sage, dass wir einen Ausgleich für die finanzielle Mehrbelastung der Berg- und Randgebiete prüfen werden. Es gibt verschiedene Möglichkeiten. Ich versichere Ihnen, dass uns dies beschäftigen wird und dass wir Möglichkeiten sehen. Nicht zuletzt die Tatsache, dass die Kantone auch in den Genuss dieser Ausschüttung – nebst weiteren Ausschüttungen – kommen, zeigt doch, dass wir solche Ueberlegungen gemacht haben.

Ich bitte Sie dringend, auf diese Vorlage einzutreten. Ich werde bei den einzelnen Minderheitsanträgen die Stellung des Bundesrates erläutern, aber ich gebe Ihnen nochmals generell zu bedenken: Sie haben uns in bezug auf diese Verkehrspolitik auf den Weg geschickt. Es ist jetzt nur konsequent, dass Sie diese Politik mit der Zustimmung zu dieser Vorlage bestätigen.

A. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

A. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 17 Abs. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Bühler Robert

Die Erhebung dieser Abgabe ist bis zum 31. Dezember 2004 befristet.

Art. 17 al. 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Bühler Robert

Le prélèvement de la redevance est limité au 31 décembre 2004.

Bühler Robert: Ich hoffe sehr, dass wir die nächsten Artikel, vor allem Artikel 20 Uebergangsbestimmungen BV, nicht mehr behandeln müssen, weil Sie meinem Antrag zustimmen. Mit meinem Antrag schlage ich Ihnen vor, die bisherige Regelung der Schwerverkehrsabgabe, die 1994 auslaufen würde, ohne materielle Änderungen um 10 Jahre zu verlängern. Das heisst, dass alle anderen Anträge unter Ziffer I – Ziffer II würde selbstverständlich bleiben – dahinfallen würden und dass das bisherige Recht, so zum Beispiel die Abgabesätze, in Kraft bliebe.

Zur Begründung: Es besteht die Gefahr – nehmen Sie bitte diese Gefahr ernst! –, dass wir das prioritäre Geschäft der neuen Finanzordnung, die Mehrwertsteuer, wieder mit vielen zusätzlichen, zum Teil mit Bagatellabgaben belasten, ja gefährden. Das überladene Paket der letzten Finanzordnungsabstimmung und der negative Ausgang hätten dem Bundesrat Fingerzeig genug sein können, um auf eine Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe zum jetzigen Zeitpunkt zu verzichten. Es ist möglich und wahrscheinlich, dass die Abstimmungen über die Strassenverkehrsabgaben und über die Einführung der Mehrwertsteuer gleichzeitig – oder dann kurz nacheinander – stattfinden werden. Was hat dann Priorität: die Mehrwertsteuer oder die Schwerverkehrsabgabe? Wir gefährden die Einführung der Mehrwertsteuer.

Ich frage mich, Herr Bundespräsident: Wo bleibt das Fingerspitzengefühl des Bundesrates? Wo dasjenige der Kommission? Bei der Mehrwertsteuer besteht der wichtigste Handlungsbedarf – nicht bei der Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe.

Dazu kommt, dass die Schwerverkehrsabgabe in absehbarer Zeit – es ist anzunehmen, vor Ablauf der zehnjährigen Verlängerung – in enger Abstimmung mit europäischen Entwicklungen leistungsabhängig ausgestaltet wird. Dann kommen wir wieder auf dieses Geschäft zurück.

Schliesslich hat die Eintretensdebatte aufgezeigt, dass ungerechte Belastungen mit den neuen Ansätzen noch verschärft werden, wenn wir jetzt die Erhöhung vornehmen. Im weiteren sollte berücksichtigt werden, dass die Halter von Lastwagen mit der Treibstoffzollerhöhung (Diesel) – nicht nur die 20 Rap-

pen pro Liter Benzin – in hohem Ausmasse zur Kasse gebeten werden. Ich weiss, dass die Frage der Deckung der verursachten Kosten des privaten Strassenverkehrs noch nicht voll gelöst ist. Eine Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe zu diesem Zeitpunkt ist aber nicht angebracht. Sie wird nicht durchkommen und gefährdet die Einführung der Mehrwertsteuer.

Wir müssen alles daransetzen, um unsere Bundesfinanzen überhaupt noch ins Lot bringen zu können, d. h., wir müssen die Mehrwertsteuer einführen. Unterstützen Sie deshalb meinen Antrag! Er sollte aus einem finanzpolitischen Gesamtinteresse realisiert werden.

Küchler, Berichterstatter: Ich spreche nun gleich zu Artikel 17 Absatz 5 Uebergangsbestimmungen BV, so wie er der Kommission vorgelegen hat, und dann zum Antrag Bühler Robert. Artikel 17 Absatz 5 nach dem Vorschlag von Bundesrat und Nationalrat ist erforderlich, um den Uebergang von der geltenden Bestimmung zur Verlängerungsbestimmung nahtlos auf den 1. Januar 1995 zu ermöglichen. Es ist nämlich verfassungsrechtlich nicht ganz klar, ob die auf 10 Jahre befristete Kompetenz zur Abgabenerhebung bereits am 25. Februar oder am 31. Dezember 1994 ausläuft; das Volk hat die fraglichen Artikel am 26. Februar 1984 angenommen. Mit dem Absatz, wie er Ihnen unterbreitet wird, kann diese Unsicherheit, dass die Abgabesätze während einer laufenden Bemessungsperiode neu bemessen werden müssen, eliminiert und vermieden werden. In diesem Sinn beantragt Ihnen die Kommission einstimmig, diesen Artikel 17 Absatz 5 so zu genehmigen, wie er vom Nationalrat durchberaten und beschlossen wurde.

Zum Antrag Bühler Robert: Er beinhaltet eine Befristung der Abgabe bis zum 31. Dezember 2004. Dieser Antrag ist der Kommission nicht vorgelegen, und ich kann deshalb nur im eigenen Namen dazu sprechen. Ich muss Ihnen beantragen, den Antrag abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen:

1. In den verschiedenen Eintretensreferaten wurden die Vorteile der Neuerungen dargelegt, welche u. a. auch der neuformulierte Artikel 20 Uebergangsbestimmungen BV – er wird nachfolgend zu beraten sein – bringen wird und der gemäss Kollege Bühler Robert vollständig hinfällig würde. So müsste z. B. auf die künftigen, per 1. Januar 1995 der Teuerung angepassten Mehreinnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe von jährlich mehreren Millionen Franken verzichtet werden – trotz des Milliardenlochs in der Staatskasse, wie ich es Ihnen dargelegt habe, trotz des gewaltigen Mittelbedarfs für die Fertigstellung der Neat, trotz des gewaltigen Mittelbedarfs für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und für die Umweltschutzmassnahmen, wie das Herr Bundespräsident Ogi vorhin ausgeführt hat.

Die Abgabesätze könnten auch nach dem 1. Januar 1995 nicht periodisch der Teuerung angepasst werden, wie dies in Artikel 20 Absatz 3 vorgesehen wird. Die Zweckbindung der Abgabewäre nach wie vor nicht vorhanden und der Gebührencharakter nicht eindeutig gegeben. Damit wären wir weiterhin der Kritik des Auslandes und der EG ausgesetzt. Die Kantone wären weiterhin nicht direkt am Reinertrag beteiligt, was gerade den Berg- und Randregionen nicht gleichgültig sein kann.

2. Die in Artikel 20 Absatz 3bis vorgesehene Kompetenznorm zur künftigen Koordination der SVG-Revisionen mit der Verfassungsbestimmung würde ebenfalls hinfällig. Damit müssten wir künftig – jedesmal nach einer Aenderung der Gewichtskategorien im SVG – zusätzlich die Verfassungsänderungen mit entsprechenden obligatorischen Volksabstimmungen durchführen.

3. Das seinerzeitige Vernehmlassungsverfahren hat ergeben, dass die vom Bundesrat vorgeschlagenen Neuerungen gemäss Artikel 20 in breiten Kreisen positiv aufgenommen wurden.

4. Der Bundesrat hat darauf geachtet, dass er im neuen Artikel 20 Bewährtes übernimmt. Ich verweise auf die Absätze 1, 4 und 5 von Artikel 20 in diesem Beschlussentwurf. Man will, gerade aus abstimmungspolitischen Gründen, auch mit dem neuen Artikel 20 den Stimmbürger nicht durch unnötige Aenderungen verunsichern. Man hat bei der Neuformulierung des Artikels 20 bereits abstimmungspolitische Gesichtspunkte mit berücksichtigt.

Ich bin überzeugt, dass der Bundesrat bei der Schnürung eines Abstimmungspaketes das nötige Fingerspitzengefühl zeigen wird und nicht die Mehrwertsteuer und diese Vorlagen im gleichen Urnengang zur Abstimmung bringt.

Aus all diesen Gründen muss ich Sie ersuchen, den Antrag Bühler Robert abzulehnen.

Bundespräsident Ogi: Das Fingerspitzengefühl des Bundesrates liegt darin, dass die Abstimmung über den Systemwechsel – Mehrwertsteuer anstelle von Wust – sicher Priorität haben wird und dass diese Abstimmung vor der Abstimmung über die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette kommen wird. In meinem Eintretensvotum habe ich gesagt, dass das Timing hier eine wichtige Rolle spielt, und ich habe ausgeführt, wie es etwa vorgesehen ist.

Die Abstimmung über die neue Finanzordnung wird im November/Dezember traktandiert sein, diejenige über die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette – nicht zuletzt aufgrund von Artikel 17 Absatz 5 – zwischen März und Juni 1994, wobei meine Hoffnung in Richtung Juni geht; nach den Ausführungen von Herrn Bühler Robert werden Sie das auch begreifen.

Der Antrag Bühler Robert ist – vor allem, weil Sie ihn in der Kommission nicht diskutieren konnten – verlockend und hat etwas für sich. Aber wenn Sie den Antrag genauer unter die Lupe nehmen, muss zusätzlich zu dem, was jetzt Herr Küchler gesagt hat, doch festgehalten werden, dass das Ganze leider nicht so einfach ist. Der Antrag Bühler Robert hätte zur Folge, dass die Schwerverkehrsabgabe unverändert – ich betone: unverändert – verlängert würde. Die Zweckbindung wäre weg, d. h., die Abgabe würde im Ausland weiterhin als Steuer betrachtet. Es ist ausserordentlich wichtig, dass wir von diesem Bild, die Schwerverkehrsabgabe sei eine Steuerbelastung – wie uns dies immer wieder vorgeworfen wird –, wegkommen.

Die Kantone – das möchte ich Ihnen in der heutigen finanziellen Situation in Erinnerung rufen – könnten am Reinertrag über die Treibstoffzollkasse nicht beteiligt werden; sie würden nichts bekommen. Man würde auf eine Anpassung der Tarifkategorien verzichten, d. h., wir würden eine Differenz zum Strassenverkehrsgesetz schaffen. Man würde weiter auf die Swisslex-Anpassung verzichten, d. h., wir würden den Vollzug der Abgabe an der Grenze erschweren. Man würde auf die Teuerungsanpassung verzichten, d. h., die Abgabeträge würden laufend entwertet. Das Prinzip der Kostendeckung, die Sie auch vorhin wieder gefordert haben, würde damit einmal mehr in Frage gestellt. Das dürfen Sie einfach nicht tun.

Ich möchte zum Schluss erwähnen, dass man die Erhebung der Abgabe starr und stur befristen würde. Eine nahtlose Ablösung durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wäre dann zumindest gefährdet. Von praktisch allen Rednern wurde gefordert, dass wir eine Ausgangslage schaffen sollten, die es ermöglicht, rasch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zu schaffen. Diese Möglichkeit würden Sie vergeben, und zwar bis ins Jahr 2004. Ich bin überzeugt, dass Sie nicht samt und sonders auf diese Aenderungen verzichten wollen. Die Aenderungen basieren auf der Erfahrung mit dem Vollzug, die wir in den letzten Jahren gesammelt haben, und es ergibt sich jetzt die Möglichkeit, Verschiedenes zu verbessern. Erlauben Sie uns, diese Verbesserungen vorzunehmen. Ich bitte Sie, den an und für sich gutgemeinten Antrag Bühler Robert, der in seiner Konsequenz aber in die falsche Richtung geht, abzulehnen.

Bühler Robert: Ich möchte kurz zu einigen Punkten Stellung nehmen.

Die Vorteile, die der Vorschlag Bundesrat/Nationalrat/Kommission hat, kann man bei der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe mit berücksichtigen. Das ist europagerecht.

Sie haben als Begründung auch die Teuerungsregelung angeführt. Ich bin überzeugt, dass die Teuerungsangleichung aus dieser Vorlage herausgestrichen wird, auch wenn Sie meinem Antrag nicht zustimmen.

Die Vernehmlassung wurde natürlich selbständig durchgeführt, und damals wussten weder die Kantone noch die Par-

teilen, dass man praktisch gleichzeitig die Mehrwertsteuer einführen will. Auch wenn die Abstimmung über die Mehrwertsteuer vor der Abstimmung über die Strassenverkehrsabgaben stattfinden wird – was ich begrüsse –, wird im Abstimmungskampf die Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe gleichwohl eine grosse Belastung sein.
Ich bitte Sie: Stimmen Sie meinem Antrag zu!

Danioth: Es wurden in der Diskussion doch einige Ausführungen gemacht, auch kritische an die Adresse der Kommission. Ich halte fest, dass die Kommission nicht nur Fingerspitzengefühl, sondern auch Verantwortungsbewusstsein gezeigt hat. Wenn Sie nämlich dem Antrag Bühler Robert, den ich schärfstens bekämpfen muss, zustimmen, zementieren Sie bis zum Jahre 2004 das heutige System, das europaweit Kritik auslöst, weil wir diese Zweckbindung nicht haben. Wir können sie nicht per Verordnung oder Dekret hineinbringen. Sie zementieren die Unmöglichkeit, den Kantonen Mittel über die Treibstoffzollkasse zukommen zu lassen – zwei dringend notwendige Anliegen, die es rechtfertigen, auf die ganze Lösung des Bundesrates und der Kommission einzutreten. Wir haben uns das auch überlegt.

Die Mehrwertsteuer ist ein Ersatz für die Bundessteuer. Ich pflichte Ihnen bei, dass man alles machen muss, um diese Mehrwertsteuer durchzubringen. Ich pflichte Ihnen auch bei, dass es noch einige Diskussionen auslösen muss. Das darf uns aber nicht paralysieren, bei der Erledigung, der Erfüllung dringender Aufgaben lähmen.
Ich bitte Sie, den Antrag Bühler Robert abzulehnen.

Bundespräsident Ogi: Ich möchte Sie mit einem Beispiel zum Nachdenken zwingen. Wir bekämpfen die Leerfahrten, und wir stellen fest, dass wir in diesem Land nach wie vor zu viele Leerfahrten haben. Wenn Sie dem Antrag Bühler Robert zustimmen, dann öffnen Sie Tür und Tor für diese Leerfahrten. Die Anpassung der Tarife gemäss unserem Vorschlag erschwert Leerfahrten, d. h., sie sind wirtschaftlich nicht mehr zu verantworten. Deshalb brauchen wir eine Anpassung der Tarife, wie dies in Artikel 20 festgeschrieben ist. Ich möchte Sie bitten, uns nicht Aufträge zu geben, die nach einigen Monaten wieder in Frage gestellt werden.

Zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe: Sie werden nicht so rasch umstellen können, wie dies Herr Bühler gesagt hat; so leicht, so schmal wird es nicht gehen, wenn wir jetzt nicht die Grundlage dafür schaffen.
Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	24 Stimmen
Für den Antrag Bühler Robert	14 Stimmen

Art. 20

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Büttiker, Bisig, Cavadini Jean, Loretan)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3bis (neu)

Ausserdem kann der Bundesrat die Tarifkategorien ab 12 Tonnen nach Absatz 2 auf dem Verordnungsweg an allfällige Änderungen der Gewichtskategorien im Strassenverkehrsgesetz anpassen.

Abs. 4–7

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 8

Mehrheit

Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

Minderheit

(Danioth, Bloetzer, Cavelti, Piller)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Cavelti

Abs. 3

Die Abgabesätze können mit einem nicht referendumspflichtigen Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

Art. 20

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Büttiker, Bisig, Cavadini Jean, Loretan)

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3bis (nouveau)

En outre, le Conseil fédéral peut, par voie d'ordonnance, adapter les taux de redevance s'appliquant au-dessus de 12 tonnes, mentionnés à l'alinéa 2, en liaison avec d'éventuelles modifications de poids opérées dans la loi fédérale sur la circulation routière.

Al. 4–7

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 8

Majorité

Le présent article est applicable dès le 1er janvier 1995; il reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

Minorité

(Danioth, Bloetzer, Cavelti, Piller)

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Cavelti

Al. 3

.... au moyen d'un arrêté fédéral non soumis au référendum.

Küchler, Berichterstatter: Artikel 20 Absatz 1 ist eine unveränderte, bisherige Bestimmung.

Absatz 2 wurde in dem Sinn modifiziert, als hier die Abgabesätze der seit 1985 eingetretenen Teuerung angepasst werden. Die Erhöhung beläuft sich auf rund 30 Prozent. Die für die einzelnen Kategorien geltenden bisherigen Sätze finden Sie auf Seite 4 der Botschaft. Die Schwerverkehrsabgabe beträgt zum Beispiel für einen Lastwagen von über 22 Tonnen Gesamtgewicht neu 4000 Franken pro Jahr gegenüber bisher 3000 Franken pro Jahr.

Die Gewichtskategorien unter Buchstabe a sind leicht nach oben verschoben worden. So liegt nun die obere Grenze bei der leichtesten Kategorie neu bei 12 Tonnen, statt wie bisher bei 11 Tonnen. Damit wird eine Vorleistung an die EG-Gesetzgebung vorgenommen, die den Schwellenwert für den allenfalls abgabepflichtigen Schwerverkehr bei 12 Tonnen Gesamtgewicht definiert. Dadurch wird aber die Abgabe für Fahrzeuge zwischen 11 und 12 Tonnen sogar verbilligt. Das müssen wir auch sehen. Es gibt also Kategorien, die verbilligt werden. Gleichzeitig wird die schwerste Kategorie erst bei einem Gesamtgewicht von 22 Tonnen, statt wie bisher bei 19 Tonnen, einsetzen. Auch hier gibt es wieder gewisse Veränderungen bei der Belastung.

Diese Anpassung steht übrigens im Zusammenhang mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes von 1989. Mit der Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe können Verfeinerungen vorgenommen werden, an denen es bis jetzt – wie bemängelt wurde – gemangelt hat. Aber für diesmal erachtet man es als zweckmässig, es bei diesen Hauptkategorien zu belassen. Die Kommission hat keine Änderung vorgenommen.

Zu Artikel 20 Absatz 3 liegen neben dem Antrag der Kommissionmehrheit zwei Anträge vor: der Antrag der Kommissionminderheit Büttiker und der Antrag Cavelty. Ich gebe Ihnen kurz die Begründung für den Antrag der Kommissionmehrheit.

Absatz 3 ist neu. Damit soll dem Bundesrat die Kompetenz erteilt werden, die neuen Abgabesätze auf dem Verordnungsweg der Teuerung anzupassen. Eine Anpassung an die Teuerung muss aber mit den Ergebnissen der Strassenrechnung vereinbar sein. Sie sehen, es ist eine reine Kann-Vorschrift. Es wurde sowohl im Nationalrat wie auch in der Kommission bestätigt, dass der Bundesrat von dieser Kompetenz nur sehr zurückhaltend Gebrauch machen würde, und zwar nur, wenn eine Anpassung mit der Strassenrechnung vereinbar ist. Dies wiederum bedeutet, dass eine Anpassung bloss alle drei bis fünf Jahre geprüft würde. Wenn man vor dem Jahre 2000 auf eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe umsteigen könnte, käme diese Klausel vielleicht gar nie zum Tragen.

Im übrigen ist in der Kommission auch von der Verwesentlichung der Demokratie gesprochen worden. Das heisst, man sollte nicht wegen einer kleinen Teuerungsanpassung von ein paar wenigen Franken eine ganze Volksabstimmung durchführen müssen, und dies gerade heute, wo wir immer wieder von einer Ueberstrapazierung der direkten Demokratie sprechen.

Es geht auch um keinen Indexautomatismus, wie dies im Nationalrat oder hier von Kollege Frick behauptet wurde, sondern es geht darum, den effektiven Wert der Abgabesätze zu erhalten und damit zu ermöglichen, dass die mit der Vorlage anvisierten Ziele auch in Zukunft zu erreichen sein werden.

Noch etwas scheint mir wesentlich zu sein: Lesen Sie den Wortlaut der nationalrätlichen Fassung, welche die Minderheit Büttiker übernehmen will. Dieser Text des Nationalrates beziehungsweise der Minderheit will etwas ganz anderes als der Bundesrat. Der Wortlaut ermöglicht nicht einmal die Vornahme einer Teuerungsanpassung durch das Parlament. Das Parlament könnte höchstens in ein paar Jahren eine Korrektur vornehmen, «sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen».

Nun gibt es aber keinen umstritteneren Begriff in der Verkehrs- und Fiskalpolitik als jenen der Strassenverkehrskosten oder der Strassenrechnung. Mit anderen Worten: Die Bestimmung gemäss der Formulierung des Nationalrates beziehungsweise der Minderheit unserer Kommission, aber auch die Bestimmung gemäss der Formulierung von Kollege Cavelty wären überhaupt nicht praktikabel. Der Nationalrat hat dies erst bei der Beratung des Beschlussentwurfes B bemerkt und hat deshalb diese Bestimmung im Beschlussentwurf B nicht mehr übernommen. Das können Sie im Amtlichen Bulletin des Nationalrates (Frühjahrssession 1993) nachlesen.

Aus all diesen Gründen muss ich Ihnen beliebt machen, der Kommissionmehrheit zu folgen; schliesslich dürfen wir auch die Proportionen nicht aus den Augen verlieren.

Wie gesagt: Der Bundesrat wird von dieser Kompetenz nur sehr zurückhaltend Gebrauch machen. Wir haben als Parlament in unserer Oberaufsichtsfunktion immer noch die Möglichkeit, dem Bundesrat allfällige Vorgaben zu machen. Aber hier eine Kompetenz nicht zu erteilen, damit wir später für diese reine Teuerungsanpassung die ganze Gesetzes- und Volksabstimmungsmaschinerie in Gang setzen müssen, steht in keinem Verhältnis zu dem, was hier dem Bundesrat an Kompetenz eingeräumt werden soll.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen. Ich bitte Sie also auch, den Antrag Cavelty abzulehnen, obwohl dieser noch etwas vorteilhafter wäre als der Minderheitsantrag Büttiker, indem wenigstens die Volksabstimmung nicht durchgeführt werden müsste.

*Abs. 1, 2 – Al. 1, 2
Angenommen – Adopté*

Abs. 3 – Al. 3

Büttiker, Sprecher der Minderheit: Zuerst ein Wort zu Herrn Bundespräsident Ogi. Ich glaube, es besteht kein Wider-

spruch zwischen meiner ablehnenden Haltung zur Kompetenzdelegation an den Bundesrat oder der Befürwortung einer Befristung dieser beiden Vorlagen und meiner Haltung zum nächsten Traktandum; das sind keine Widersprüche.

Zu Herrn Küchler möchte ich im voraus sagen: Es geht nicht um ein obligatorisches Referendum, und deshalb ist der Ausdruck «Volksabstimmung durchführen müssen» leider falsch, sondern es geht darum, dass das Volk die Möglichkeit hat, das Referendum zu ergreifen, wenn es dies für nötig hält. Das ist eine gewisse Korrektur.

Im übrigen möchte ich die Anträge der Minderheit Büttiker zur Autobahnvignette und zur Schwerverkehrsabgabe gleichzeitig begründen. Ich brauche dann beim Minderheitsantrag zur Autobahnvignette das Wort nicht mehr zu ergreifen.

Vier Gründe haben mich bewogen, dem Bundesrat diese Kompetenz zu verweigern.

1. Die Anpassung der Strassenbenützungsabgaben an die allgemeine Preisentwicklung ist sachfremd. Massgeblich für die Höhe der Sätze der Strassenbenützungsabgaben ist nicht die Entwicklung des Indexes der Konsumentenpreise, der Teuerung, sondern massgeblich sind die tatsächlichen Ausgaben der öffentlichen Hand für das Strassenwesen, die durch entsprechende Erträge aus dem Strassenverkehr gedeckt werden müssen. Dies um so mehr, als die Erträge der Strassenbenützungsabgaben künftig zweckgebunden für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden sollen. Die Bemessung der Abgabesätze hat sich somit an einer methodisch richtig geführten Strassenrechnung und nicht an der allgemeinen Teuerung zu orientieren.

2. Der Bundesrat selber begründet die Anpassung der Abgabetarife an die Teuerung richtigerweise ebenfalls mit der Kostendeckung im Strassenverkehr – die Erklärung in der Botschaft, Ziffer 221: «Der Bundesrat will die Abgaben an der Deckung der Kosten orientieren, die der Strassenverkehr verursacht, jedoch nicht deckt.» Warum gemäss Bundesrat jedoch die Ergebnisse der Strassenrechnung nicht als direkte Tarifgrundlage herangezogen werden dürfen, ist nicht einsichtig. Dies um so weniger, als in der Botschaft (in den Ziff. 232 und 233) angekündigt wird, dass eine künftige weitere Anpassung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette an die Teuerung mit den Ergebnissen der Strassenrechnung vereinbart sein solle.

3. Die Kompetenzdelegation an den Bundesrat zur Anpassung der Abgabesätze für die Strassenbenützungsabgaben schafft eine abgaberechtlich einmalige Regelung, mit der die Rechte des Volkes und des Parlamentes in einem politisch heiklen Bereich beschnitten werden.

Im schweizerischen Abgaberecht gilt der Grundsatz der Gesetzmässigkeit, wonach öffentliche Abgaben nur aufgrund und im Rahmen des Gesetzes erhoben werden dürfen. Verlangt wird die Verankerung in einem Gesetz in formellem Sinne, d. h. in einem dem Referendum unterstehenden Erlass des Parlamentes. Laut Bundesgericht genügt es nicht, wenn der Gesetzgeber die Befugnis zur Festsetzung der Abgabe an eine untergeordnete Behörde überträgt. Vielmehr muss das Gesetz den Kreis der Abgabepflichtigen, den Gegenstand der Abgabe und deren Bemessung festlegen. Diese Regelung im Abgabewesen hat sich bewährt. Sie erlaubt, dass künftige Aenderungen insbesondere im Zusammenhang mit der Bemessung der Abgaben zumindest dem Parlament und notfalls – bei einem Referendum – dem Souverän zur Zustimmung vorgelegt werden müssen. Dies wäre mit der verfassungsmässigen Verankerung der Anpassungskompetenz an den Bundesrat im Bereich der Strassenbenützungsabgaben nicht mehr der Fall.

4. Im Hinblick auf die obligatorische Volksabstimmung ist es ratsam, die Vorlagen über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenützungsabgaben von unnötigem Ballast zu befreien. Dazu gehört die Kompetenzdelegation an den Bundesrat zur selbständigen Anpassung der Abgabesätze an die Teuerung.

Die Befürchtung eines grossen Teils der Bevölkerung, der Bundesrat werde künftig angesichts der Bemühungen um die Beschaffung zusätzlicher Bundesmittel bei jeder sich bietenden Gelegenheit von sich aus die Steuerschraube anziehen,

sollte ernst genommen werden; dies um so mehr, als die Zustimmung des Souveräns zur vorgesehenen Erhöhung der Strassenbenützungsabgaben nach der Verdoppelung des Treibstoffgrundzolls und der bereits angekündigten Einführung neuer Steuern und Abgaben – CO₂-Abgabe, Energielenkungsabgaben, Mehrwertsteuer auf Dienstleistungen des Verkehrs usw. – nicht ohne weiteres als gesichert angenommen werden kann.

Mit der vorgeschlagenen Blankovollmacht an die Exekutive ist die Angriffsauslösung durch den Bundesrat für zusätzliche Einnahmenbeschaffungen geradezu vorprogrammiert. Deshalb muss auf der Gegenseite ein Libero, ein Ausputzer für alle Fälle, installiert werden. Ich bin der Meinung, dass für diese Liberoopposition das Volk selber nominiert werden muss. Bei der Volksabstimmung am 7. März dieses Jahres hat nämlich dieses Volk eindrücklich bewiesen, dass es eine solche Libero-rolle durchaus auch offensiv im modernen Sinne zu interpretieren weiss.

Zum Antrag Cavelti möchte ich sagen: Ich finde, das Volk ist eindeutig der bessere Libero als das Parlament. Der Antrag Cavelti ist natürlich eindeutig besser als der Entwurf des Bundesrates, und er geht in die Richtung des Antrags der Minderheit.

Cavelti: Mit Zustimmung unseres Ratspräsidenten muss ich hier zunächst eine Klammer öffnen, um auf die Frage von Bundespräsident Ogi nach dem Benzinpreis von Samnaun zu antworten. Ich wurde ausdrücklich aufgefordert, das hier in dieser Debatte zu tun.

Samnaun ist bekanntlich Zollausschlussgebiet, begründet in der geschichtlichen Vergangenheit, weil bis in die zwanziger Jahre dieses Jahrhunderts keine Zufahrt über die Schweiz bestand; man erreichte Samnaun nur über Österreich. Noch heute ist die Situation so, dass man bei Lawinengefahr über Österreich nach Samnaun fahren muss; letztmals war dies letzte Woche der Fall, wie im Radio bekanntgegeben wurde. Das ist die Begründung des Zollausschlusses.

Die Folge: Das Benzin ist ohne Zollzuschlag zu haben. Die Gemeinde aber hat mit meiner beratenden Unterstützung vernünftigerweise schon vor zwei Jahren aus dieser Situation Kapital geschlagen, indem sie eine Gemeindesteuer auf Benzin erhebt – eine sogenannte Sondergewerbesteuer, abgesegnet durch das Bundesgericht –, zweckgebunden für die Entwicklung dieses wirklich abgelegenen und versteckten Tales.

Diese Sondergewerbesteuer betrug bis zum 31. Dezember 1992 5 Rappen pro Liter Benzin, was unter diesem Titel für die Gemeinde Totaleinnahmen von 1,3 Millionen Franken – zweckgebundene Franken – ausmacht. Seit dem 1. Januar 1993 beträgt die Sondergewerbesteuer 10 Rappen statt 5 Rappen, und es ist noch in diesem Jahr eine weitere Erhöhung vorgesehen. Der Liter Benzin in Samnaun kostet jetzt 70 Rappen.

Es ist aber noch auf die Konkurrenzsituation aufmerksam zu machen; lassen Sie mich noch fertig sprechen, obwohl das nicht hierher gehört, aber ich wurde gefragt und aufgefordert, auf die Konkurrenzsituation hinzuweisen: Siebzig Kilometer von Samnaun entfernt befindet sich das italienische Livigno, ein Zollausschlussgebiet von Italien, das aber von der Schweiz her befahren wird, nur der Gewinn geht an Italien. Dort wird keine Sondergewerbesteuer erhoben, und der Benzinpreis ist entsprechend niedriger. Wenn Sie nun den Sonderstatus von Samnaun abschaffen, werden noch mehr Leute in das viel grössere Livigno fahren.

Das ist meine Erklärung, und meine grosse Klammer ist geschlossen – mit der Entschuldigung, dass Sie mir zuhören mussten.

Zur Sache zurück: Ich benutzte bereits die Eintretensdebatte, um auf meinen Antrag aufmerksam zu machen. Ich musste dies deshalb tun, weil der Antrag erst heute verteilt wurde und Gefahr läuft, im Papierfluss unterzugehen. Das schiene mir schade zu sein, weil der Antrag – wenigstens nach meiner Meinung – wirklich gut ist.

Dieser Antrag gilt, wie jener der Minderheit Büttiker auch, sowohl für die Nationalstrassenabgabe als auch für die Schwerverkehrsabgabe. Bestritten ist, wonach sich eine eventuelle

künftige Anpassung richten soll: nur nach der Teuerung, wie es Bundesrat und Kommissionsmehrheit wollen, oder generell nach den Strassenverkehrskosten, wie es der Nationalrat beschlossen hat und die Minderheit Büttiker beantragt.

Mir scheint die Lösung der Minderheit Büttiker und des Nationalrates breiter, angemessener und besser zu sein. Zudem macht es sich schon rein gesetzesästhetisch nicht besonders gut, wenn man der Teuerung nun auch noch die Ehre der Verfassungserwähnung zubilligen würde. In diesem Punkt geht mein Antrag wortwörtlich einig mit der Minderheit Büttiker.

Zum zweiten Punkt, der bestritten ist: Wer soll die Anpassungskompetenz haben? Der Bundesrat, wie es die Mehrheit will, oder das Volk, wie es die Minderheit beantragt? Mein Antrag zielt hier genau in die Mitte: Das Parlament soll die Anpassungskompetenz haben.

Die Kompetenz nur dem Bundesrat zu überlassen wäre auch nach meiner Meinung etwas riskant, besonders wenn man es hier mit der Steueranpassung nicht nur an die Teuerung, sondern auch an die Strassenkosten allgemein zu tun hätte. Für jede – noch so angemessene und nötige – Anpassung an das Volk zu rekurrieren wäre ebenfalls nicht gut.

Unsere Demokratie – die Lösung dieses Problems ist mir ein Anliegen in allen Gesetzgebungsfunktionen, wo ich mitmache – leidet an einer übertriebenen Ausweitung, Ausuferung und Verflachung des Referendums. Mit einer übertriebenen Ausgestaltung verunmöglicht das Referendum die Funktionsfähigkeit des Staates. Der Ruf nach einer Verwesentlichung der Demokratie beginnt mit dem Ruf nach einer Verwesentlichung des Referendums. Hier müssen wir nun ansetzen. Schaffen wir nicht noch neue Referendumsmöglichkeiten für Fragen der Anpassung und einer klaren Angleichung an die gegebenen Voraussetzungen!

Natürlich sagen die Referendumsbefürworter wie Herr Büttiker, das Referendum werde ja nicht ergriffen, wenn die Anpassung vernünftig sei. Aber die tägliche Erfahrung lehrt genau das Gegenteil: Es gibt immer wieder Kreise, die die Referendumsmöglichkeiten aus sachfremden Gründen ergreifen, beispielsweise zur politischen Profilierung.

Es besteht hier kein Grund und kein Anlass, solchen Kreisen, die politisch in unserem Rat noch nicht beheimatet sind, Auftrieb für die Zukunft zu geben. Mein Antrag geht also dahin, dass der Rat durch einen nicht referendumpflichtigen Bundesbeschluss in eigener Kompetenz und Verantwortung handelt.

Ein Schlusswort: Vertrauen wir uns doch selbst! Wenn wir es selbst nicht tun, wer soll es denn sonst tun?

Bundespräsident Ogi: Ich möchte mich zunächst zum Minderheitsantrag Büttiker und dann zum neuen Antrag Cavelti äussern. Ich danke zunächst für die Information über Samnaun.

Was den Minderheitsantrag (Büttiker, Bisig, Cavadini Jean und Loretan) betrifft: Wenn ich ihn richtig analysiere, sind diese Herren einverstanden, dass die Schwerverkehrsabgabe in Zukunft der Teuerung angepasst werden kann. Sie wollen aber für eine solche Anpassung den Weg des Referendums offenhalten, und zwar den Weg des fakultativen Referendums. Ein solcher Antrag ist im Nationalrat – ich muss das leider sagen – in einem Tohuwabohu angenommen worden.

Ich möchte Sie auch hier mit einem Beispiel zum Nachdenken zwingen. Gehen wir vom folgenden Szenario aus: Im Jahre 2000 stellt mein Nachfolger im Bundesrat den Antrag, die Schwerverkehrsabgabe um 5 Prozent zu erhöhen. Dieser Antrag wird anschliessend in den eidgenössischen Räten beraten. Nehmen wir weiter an, dass die Räte ebenfalls eine Erhöhung um 5 Prozent beschliessen. Dieser Beschluss müsste dem fakultativen Referendum unterstellt werden, und Sie können sicher sein, dass es – wie es Herr Cavelti bereits prognostiziert hat – dann Kreise geben wird, die das Referendum ergreifen werden.

Mit dem Zustandekommen des Referendums – es braucht ja gar nicht so viele Unterschriften dazu – wäre zu rechnen. Wir hätten dann vielleicht im Jahre 2004 eine Volksabstimmung durchzuführen. Ich frage mich schon, ob das noch verhältnismässig wäre: der Erstrat und der Zweitrat müssten sich damit beschäftigen, dann müssten wir – auch wenn wir beispiels-

weise für 5 Franken nicht einmal mehr zwei Cafés crème bekommen – eine Volksabstimmung durchführen. Ich frage mich deshalb, ob die Referendums Klausel im Zeichen der Deregulierung – in diesen Tagen spricht man viel von Deregulierung – noch sinnvoll ist. Die Anpassung an die Teuerung ist doch im wesentlichen nur eine technische Frage.

Der Bundesrat, das möchte ich hier zuhänden der Geschichte und des Protokolls bestätigen, wird von der Kompetenz der Anpassung an die Teuerung sehr massvoll Gebrauch machen. Wenn Herr Bütiker schon von der «Angriffsauslösung» spricht – die wir alle beim Fussball-WM-Ausscheidungsspiel Schweiz-Italien nächsten Samstag der Schweiz wünschen – und dann den Libero, den Ausputzer, erwähnt: Ich bin nicht sicher, ob Franco Baresi als Libero spielen wird, ob Arrigo Sacchi überhaupt einen Libero einsetzen wird. Der 1.-Liga-Fussballer Rolf Bütiker – ich habe grosse Achtung vor ihm – sollte wissen, dass man im modernen Fussball auch ohne Libero spielen kann und vielfach spielt und dass wir hier diesen Ausputzer nicht brauchen. Wir sollten ihn nicht missbrauchen. Die Botschaft ist in dieser Hinsicht ganz klar: Der Bundesrat hat sich an der Strassenrechnung zu orientieren, und bis zu diesem Zeitpunkt werden wir dann, trotz der Schwierigkeiten bezüglich der Strassenrechnung, auf die Herr Küchler hingewiesen hat – ich teile seine Auffassung –, diese Frage hoffentlich bereinigt haben.

Ich bitte Sie dringend, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu folgen und den Minderheitsantrag Bütiker abzulehnen.

Ich komme noch zum Antrag Cavelti. Er stellt eine Lösung dar, die zwischen den Entwurf des Bundesrates und den Minderheitsantrag zu stehen kommt. Der Ausschluss des Referendums bringt zwar eine gewisse Erleichterung mit sich, dem ist zuzustimmen. Das Volk muss nicht wegen verhältnismässig geringfügigen Anpassungen bemüht werden, und trotzdem stellt sich auch hier die Frage der Verhältnismässigkeit. Sollen tatsächlich die eidgenössischen Räte, die Kommissionen, der Erstrat, der Zweitrat, bemüht werden, um allenfalls eine Preiserhöhung um 5 Prozent bei der Schwerverkehrsabgabe oder allenfalls eben um 5 Franken bei der Autobahn vignette – oder eben nicht einmal um zwei Cafés crème – zu behandeln und zu beschliessen? Es geht in diesem Fall wirklich darum, ob für Sie Regierungs- und Parlamentsreform, Flexibilität, Handlungsspielraum, Kompetenzordnung usw. leere Worte sind. Ich bitte Sie dringend, dem Antrag Cavelti auch nicht zu folgen, sondern modern, zeitgemäss und im Sinne dessen, was Sie immer wieder fordern – Stichwort: Deregulierung –, dem Bundesrat und der Kommission zu folgen.

Präsident: Nachdem wir festgestellt haben, dass in der Regel in der Schweiz heute in der Nationalliga A ohne Libero gespielt wird, können wir abstimmen. Wir entscheiden also, ob wir in der Nationalliga A bleiben wollen. (*Heiterkeit*)

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit	22 Stimmen
Für den Antrag Cavelti	17 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit	24 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	14 Stimmen

Abs. 3bis – Al. 3bis

Küchler, Berichterstatter: Absatz 3bis wurde von der Kommission neu eingefügt. Der Bundesrat soll damit die Kompetenz erhalten, die Tarifkategorien dieser Verfassungsbestimmungen allfälligen SVG-Revisionen anzupassen, sei es an die Revision des SVG im Rahmen von Swisslex, was wir gestern beschlossen haben, oder sei es an spätere SVG-Revisionen. Es ist unbedingt erforderlich, dass die Tarifkategorien in Artikel 20 Absatz 2 Literae a bis c Uebergangsbestimmungen BV mit den Gewichtskategorien im Strassenverkehrsgesetz übereinstimmen. Mit der Kompetenzerteilung an den Bundesrat

haben wir Gewähr für diese künftige Koordination der verschiedenen Erlasse.

Angenommen – Adopté

Abs. 4–7 – Al. 4–7

Küchler, Berichterstatter: Absätze 4 und 5 sind unverändert. Ich habe keine weiteren Bemerkungen beizufügen.

Beim Absatz 6 möchte ich darauf hinweisen, dass es um die Zweckbindung geht, die wir diesen Morgen diskutiert haben. Absatz 7 ist ebenfalls unverändert und ist materiell bereits im heutigen Recht enthalten.

Angenommen – Adopté

Abs. 8 – Al. 8

Küchler, Berichterstatter: Bei Absatz 8 haben wir wieder einen Mehrheits- und einen Minderheitsantrag. Es geht um die Frage der Befristung dieses Beschlussentwurfes A.

Ich begründe den Antrag der Kommissionsmehrheit, und zwar in bezug auf die Befristung dieses Beschlussentwurfes A. Wir haben diese Modifikation in der Kommission mit einer knappen Mehrheit von 6 zu 5 Stimmen beschlossen. Sie beinhaltet, dass der Beschlussentwurf A nicht bloss indirekt – durch die künftige Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe – befristet wird, sondern es sollte im Sinne der Transparenz wie im ursprünglichen Beschluss wiederum eine terminlich präzise Bestimmung aufgenommen werden.

Nach Auffassung der Kommissionsmehrheit sollten aus abstimmungspolitischen Gründen die bisherigen Spielregeln bezüglich Befristung nicht geändert werden. Unbefristete Abgaben würden Gefahr laufen, vom Souverän nicht akzeptiert zu werden, und würden die Vorlage unnötig belasten.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Kommissionsmehrheit, diese Befristung vorzunehmen.

Danioth, Sprecher der Minderheit: Anstelle der Befristung der heutigen Schwerverkehrsabgabe bis längstens zum 31. Dezember 2004 soll gemäss Bundesrat, Nationalrat und Kommissionsminderheit auf eine fixe zeitliche Befristung verzichtet werden. Statt dessen gilt das Ziel, die heutige, lineare Schwerverkehrsabgabe durch die geplante leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abzulösen.

Es sind hier sachliche und politische Gründe geltend zu machen:

1. Es wäre sachlich falsch, nach wenigen Jahren bereits wieder eine Verlängerung der heute ohnehin starren Schwerverkehrsabgabe anzustreben. Ziel muss nicht die Verlängerung, sondern die Ablösung durch eine flexible und verursachergerichte Schwerverkehrsabgabe sein.

2. Die Befristung durch einen fixen Zeitpunkt wird somit durch eine Verknüpfung mit einer unbestrittenen Zielsetzung ersetzt, welche auf die Ablösung durch eine europakompatible Abgabe abzielt; hierfür wird gleichzeitig die neue Verfassungsgrundlage in Artikel 36quater geschaffen – eine Verfassungsgrundlage, die dann, wie ich das beim Eintreten gesagt habe, ausgeführt werden muss, die also nicht von sich aus anwendbar ist. Die Beschlussentwürfe A und C bilden somit thematisch eine Einheit. Sie stellen zwei Phasen in der Verwirklichung der Kostenwahrheit dar. Das Junktim, das damit bewusst hergestellt wird, erübrigt eine Befristung und dient der Schweiz und ihrer Verkehrspolitik. Somit stellt der Beschlussentwurf C unweigerlich eine jetzt abzulehnende Befristung für den Beschlussentwurf A dar; Beschlussentwurf C stellt die Befristung dar.

3. Wenn wir in Richtung Europa klare Signale setzen und unserem Verkehrsminister weiterhin eine starke Verhandlungsposition – auch bei der Verwirklichung des Transitabkommens – ermöglichen wollen, dürfen wir keine Zweifel offenlassen, dass die heutige Schwerverkehrsabgabe rasch durch eine gerechtere Regelung abgelöst werden muss, eine Regelung, welche die externen Kosten einbezieht, aber auch für die Strassentransporteur gerechter ist – ich möchte das ganz klar betonen.

Mit einer unnötigen Befristung der heutigen Verfassungsgrundlage wären wir nicht glaubwürdig und würden unsere eigene Position schwächen.

Die Quintessenz: Wer eine baldige Ablösung der heutigen, starren, linearen Schwerverkehrsabgabe wünscht, muss dem Beschlussentwurf C und damit dem Auftrag für eine wettbewerbsneutrale Schwerverkehrsabgabe zustimmen und darf nicht mit einer Frist für das heutige System bei Beschlussentwurf A ein Hickhack verursachen.

Aus diesem Grunde ersucht Sie die Minderheit, auch im Sinne Ihres Eintretensbeschlusses und Ihres Beschlusses zu Artikel 17 Absatz 5 des Beschlussentwurfes A, diese Befristung wegzulassen.

Bundespräsident **Ogi**: Ich möchte Sie bitten, der Minderheit zu folgen und damit keine Differenz zum Nationalrat zu schaffen. Dieser Minderheitsantrag ist in Ihrer Kommission mit der kleinstmöglichen Differenz zustande gekommen. Die Antragsteller wollen keine explizite Befristung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Der Bundesrat teilt diese Auffassung. Wir wollen aber eine nahtlose Ablösung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe durch die leistungs- und verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe sicherstellen, so wie das jetzt Herr Daniöth zum Ausdruck gebracht hat. Das lässt sich nur erreichen, wenn wir auf einen fixen Termin verzichten. Wir wissen heute nämlich noch nicht, wann, wie und wo die EG-weite Schwerverkehrsabgabe kommt. Es ist nicht damit zu rechnen, dass sie heute und morgen kommt, aber sie könnte plötzlich rasch kommen. Dabei ist uns klar: Je früher eine solche Abgabe kommt, desto besser.

Der Entwurf des Bundesrates, der vom Nationalrat zum Beschluss erhoben wurde, lautet deshalb auf Beibehalten der pauschalen Schwerverkehrsabgabe, bis sie durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ersetzt werden kann. Damit haben wir indirekt eine Befristung. Darüber hinaus ist in Absatz 7 die Möglichkeit gegeben, frühzeitig auf die Schwerverkehrsabgabe zu verzichten und sie durch etwas Besseres zu ersetzen.

Ich bitte Sie deshalb, der Minderheit, dem Bundesrat und dem Nationalrat zuzustimmen: damit wir flexibel bleiben, damit wir die Pauschale nahtlos durch die künftige Abgabe ersetzen können und damit wir in die Verfassung schreiben können, dass wir eine solche Ablösung wollen. Damit setzen wir auch ein klares politisches Ziel. Die Neat-Debatte lässt grüssen!

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	18 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	10 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	31 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

B. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 36quinquies

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Büttiker, Bisig, Loretan)

.... von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem referendumpflichtigen Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

Abs. 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 5

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Cavadini Jean, Bisig, Büttiker, Loretan, Weber Monika)

Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

Antrag Cavelty

Abs. 1

.... von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem nicht referendumpflichtigen Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

Art. 36quinquies

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Büttiker, Bisig, Loretan)

.... dépasse pas 3,5 tonnes. Le taux de redevance peut être adapté, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral soumis au référendum.

Al. 2–4

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 5

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Cavadini Jean, Bisig, Büttiker, Loretan, Weber Monika)

Le présent article est applicable dès le 1er janvier 1995; il reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

Proposition Cavelty

Al. 1

.... pas 3,5 tonnes. Le montant de la redevance peut être adapté, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral non soumis au référendum.

Abs. 1 – Al. 1

Küchler, Berichterstatter: In Artikel 36quinquies Absatz 1 BV in Beschlussentwurf B sind zwei Komponenten enthalten:

Dieser Absatz enthält erstens die Anpassung des Vignettenpreises (analog der Anpassung der Schwerverkehrsabgabe in Artikel 20 Absatz 2 in Beschlussentwurf A) und zweitens die

Kompetenzerteilung an den Bundesrat zur Vornahme von erforderlichen Teuerungsanpassungen (analog zu Artikel 20 Absatz 3 in Beschlussentwurf A).

Zur ersten Komponente: Mit dem Aufschlag um 10 Franken wird der Preis der Autobahnvignette an die seit 1985 eingetretene Teuerung angepasst. Nach Auffassung der Kommission handelt es sich hier um eine massvolle Anpassung. Dies auch mit Blick auf die ausländischen Gebühren bezüglich Autobahnabgaben oder Tunnelgebühren.

Im übrigen sprechen wir immer wieder von gleich langen Spiessen, die wir für den öffentlichen und den privaten Verkehr anstreben wollen. Wir haben in unserem Rat bereits öfter betont, dass der öffentliche Verkehr im Verhältnis zum privaten Verkehr zu teuer ist; mit dieser Anpassung können wir ein Wesentliches zur Realisierung des Prinzips der gleich langen Spiesse beitragen. Das Ganze ist auch unter dem finanzpolitischen Aspekt zu betrachten. Diese Ausführungen habe ich bereits im Zusammenhang mit dem Eintreten gemacht.

Zur zweiten Komponente: Die Argumente sind im Zusammenhang mit dem Beschlussentwurf A auf den Tisch gelegt worden. Sie haben sich beim Beschlussentwurf A für die Minderheit ausgesprochen. Die Kommissionsmehrheit hat sich allerdings beim Beschlussentwurf B ebenfalls für die Fassung des Bundesrates ausgesprochen, und ich muss Sie ersuchen, hier wie die Kommissionsmehrheit an der Fassung des Bundesrates festzuhalten. Es wäre ja möglich, dass Sie analog dem Nationalrat feststellen, dass Sie vorhin einen Fehlentscheid getroffen haben. Sie haben nun die Möglichkeit, beim Beschlussentwurf B diese Korrektur vorzunehmen und doch für die Mehrheit zu stimmen statt für die Minderheit. In diesem Sinne ersuche ich Sie, für die Kommissionsmehrheit zu votieren.

Büttiker, Sprecher der Minderheit: Ich habe die Begründung bereits geliefert. Es bleibt bei der gleichen Begründung wie bei der Vorlage A. Im Sinne der Kohärenz und der Glaubwürdigkeit müssen wir, Herr Küchler, bei beiden Vorlagen das gleiche Entscheidungssystem anwenden. Es wäre nicht einsichtig, wenn man bei einer Vorlage mit Referendum und bei der anderen ohne Referendum operieren würde. Der Rat hat mit deutlicher Mehrheit für das Referendum votiert. Es wäre nicht logisch, Herr Bundespräsident, wenn man an einem Sonntag mit Libero und an einem anderen Sonntag ohne Libero spielen würde.

Bundespräsident Ogi: Es werden offensichtlich Punkte verteilt. Es geht hier um drei Cafés crème. Die Minderheit Büttiker will für eine Anpassung das Referendum vorsehen, und zwar ein fakultatives Referendum. Wir können davon ausgehen, dass auch die Vignette zu 40 Franken einmal der Teuerung angepasst werden muss, um all das bezahlen zu können, was Herr Büttiker in bezug auf «Bahn 2000» zwischen Mattstetten und Rothrist fordern wird, was Herr Loretan in bezug auf Lärmschutz- und Umweltschutzmassnahmen fordern wird.

Der Bundesrat muss also zu einem gewissen Zeitpunkt Anpassungen vornehmen können. In einem solchen Fall geht es darum, dass der Bundesrat wohl wartet, bis er den Betrag um 10 Franken anheben kann. Der Bundesrat muss so gescheit sein und sich sagen, dass er für 5 Franken nicht eine Volksabstimmung riskieren will. Also wird er zuwarten, bis er eine Erhöhung um 10 Franken vornehmen muss. Doch über 10 Franken abzustimmen, ist eine fragwürdige Angelegenheit. Da wird wieder viel Geld verlorengehen. Es ist eine unmögliche Angelegenheit.

Ich wiederhole meine Frage: Ist es verhältnismässig, für eine solche Erhöhung ein fakultatives Referendum vorzusehen, wohlwissend, dass gewisse Kreise das Referendum benützen werden, um Stimmungsmache zu betreiben? Das ist nicht geschickt und entspricht nicht dem, was Sie vom Bundesrat fordern, nämlich: er solle handeln, er solle führen, er solle rationalisieren, er solle effizienter werden usw.

Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir möglicherweise wegen 10 Franken – drei Cafés crème – eine Volksabstimmung werden durchführen müssen. Das ist keine Verwestlichung der Demokratie. Das wird die Unzufriedenheit noch schüren.

Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen und dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zu folgen. Wir sollten keinen referendumspflichtigen Bundesbeschluss vorsehen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit 16 Stimmen

Für den Antrag Cavelti 14 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit 17 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit 16 Stimmen

Abs. 2–4 – Al. 2–4

Küchler, Berichterstatter: Bei Absatz 2 von Artikel 36quinquies von Beschlussentwurf B handelt es sich um bisheriges Recht, es sind keine weiteren Bemerkungen zu machen.

Bei Absatz 3 von Artikel 36quinquies von Beschlussentwurf B handelt es sich ebenfalls um die gleiche Materie, wie wir sie in Artikel 20 Absatz 6 von Beschlussentwurf A behandelt haben. Es ist also wiederum die Zweckbindung, die geregelt wird.

Neu in Absatz 4 ist der zweite Satz, der die Gesetzeskompetenz begründet, die Nationalstrassenabgabe auf weitere Fahrzeugkategorien auszudehnen. Dies dürfte dann zum Zuge kommen, wenn die spätere, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Uebereinstimmung mit der EG-Regelung erst ab einem Gesamtgewicht von 12 Tonnen erhoben würde. Die in einem solchen Fall von der Schwerverkehrsabgabe befreiten Fahrzeuge könnten dann aufgrund dieser Kompetenz künftig der Nationalstrassenabgabe unterstellt werden.

Angenommen – Adopté

Abs. 5 – Al. 5

Küchler, Berichterstatter: Bei Absatz 5 geht es wiederum um die Frage der Befristung des Beschlussentwurfs. Hier, meine ich, können wir ohne weiteres eine andere Regelung treffen als beim Beschlussentwurf A; beim Beschlussentwurf A geht es um Schwerverkehrsabgaben, und hier geht es um die Vignette.

Die Kommissionsmehrheit hat sich gegen eine Befristung der Vignette ausgesprochen. Auch der Nationalrat hat keine Befristung vorgenommen. Entsprechende Anträge im Nationalrat wurden sogar zurückgezogen, denn die Vignette, diese Autobahnbenützungs-Abgabe, hat sich gut eingespielt. Die heute noch geltende Befristung wurde bei der Einführung nur deswegen vorgenommen, weil wir Neuland betreten haben. Aber nun, nach zehn Jahren, können wir feststellen: Die Vignette hat sich bewährt.

Auch die EG diskutiert nun im Ministerrat seit längerem über die Einführung der Vignette, und die Bundesrepublik Deutschland – das habe ich Ihnen im Eintreten gesagt – hat ebenfalls auf 1994 die Einführung der Vignette beschlossen. Wir haben es hier also mit einem bewährten Instrumentarium zu tun, das nun keine Befristung mehr benötigt. Deshalb hat Ihnen die Kommissionsmehrheit vorgeschlagen, auf diese Befristung zu verzichten.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

M. Cavadini Jean, porte-parole de la minorité: Je ne vais pas développer longuement la nécessité de suivre la minorité puisque l'ensemble de l'argumentation a été développé lors de la discussion sur l'arrêté fédéral A et que la décision que vous avez prise concernant ce premier arrêté me paraît entraîner une décision parallèle à propos du deuxième. C'est la raison pour laquelle je renonce à développer plus longuement cet amendement, n'ayant pas d'arguments nouveaux à apporter qui n'aient été déjà lancés dans le débat. Le parallélisme maintenant s'impose avec plus de vigueur encore qu'auparavant puisqu'il y avait une différence d'approche dans les deux arrê-

tés. Cette différence doit s'effacer et il convient d'inscrire la limitation dans le temps de la portée de cet arrêté.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de suivre la proposition de la minorité qui préconise de laisser en vigueur cet arrêté au plus tard jusqu'au 31 décembre 2004.

Bundespräsident Ogi: Die Minderheit Cavadini Jean möchte, dass die Autobahnvignette nur bis Ende des Jahres 2004 erhoben werden darf. Sie haben den Antrag Bühler Robert abgelehnt, was den Beschlussentwurf A betrifft.

Nun möchte ich Sie fragen: Heisst das, dass wir ab dem Jahre 2005 überhaupt keine Autobahnvignette mehr haben dürfen? Oder heisst das, dass wir ab dem Jahre 2005 ein neues System für Autobahngebühren einführen müssen? Das ist die zentrale Frage. Da Sie schon den Antrag Bühler Robert abgelehnt haben, ist es sinnvoll, wenn Sie nun auch diesen Antrag ablehnen. Ich bin zudem überzeugt davon, dass wir in Zukunft nicht auf Autobahngebühren verzichten können. Die anderen führen sie ein; wir wollen diese Abgabe nicht weiterführen.

Ich muss Sie nochmals fragen: Wer soll das alles bezahlen? Ich bin sehr gespannt, welche Anträge diesbezüglich eingereicht werden. Europaweit läuft die Entwicklung auch in Richtung Autobahngebühren, Maut oder Vignetten. Man wird sich im Ausland fragen, in welche Richtung sich die Schweiz jetzt bewegen wird.

Zurzeit ist noch kein Harmonisierungsbedarf festzustellen. Die EG konzentriert sich in erster Linie auf eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für den Schwerverkehr. Aus diesem Grunde schlägt Ihnen der Bundesrat vor, nur für die Schwerverkehrsabgabe eine EG-kompatible Neuerung einzuführen.

Bei der Autobahnvignette wissen wir noch nicht, wie die künftigen EG-Pläne aussehen werden. Es ist noch nicht absehbar, wann sich die Schweiz auf ein solches EG-System vorbereiten muss. Es wäre aus diesem Grunde völlig falsch, die Autobahnvignette einfach bis zum Jahr 2004 zu befristen, ohne zu wissen, was dann gemacht werden muss.

Für den Fall der Fälle ist ja trotzdem vorgesorgt. In Absatz 4 erlaubt eine Regelung, die Nationalstrassenabgabe auf dem Weg der Gesetzgebung jederzeit ganz oder teilweise aufzuheben. Ich möchte Sie bitten, diesen Absatz zu beachten und dem Bundesrat das Vertrauen zu schenken, dass er auf die Autobahnvignette verzichtet, wenn es nötig ist.

Ich möchte Sie bitten, eine flexible Regelung vorzusehen und nicht einer starren Befristung zuzustimmen. Ich bitte Sie, der Mehrheit Ihrer Kommission, dem Nationalrat und dem Bundesrat zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	20 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	12 Stimmen

Art. 18 Abs. 3, Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 18 al. 3, ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamt Abstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	29 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

C. Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

C. Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Loretan, Bisig, Büttiker, Rhyner)

Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Loretan, Bisig, Büttiker, Rhyner)

Ne pas entrer en matière

Loretan, Sprecher der Minderheit: Ich möchte kurz die Gründe rekapitulieren, die zu meinem Nichteintretensantrag geführt haben, weil vielleicht nicht alle Kolleginnen und Kollegen im Saal waren, als ich im Rahmen der Eintretensdebatte gesprochen habe.

1. Wir sollten das Fuder der Strassenbenützungsabgaben nicht überladen, also nur die beiden Beschlussentwürfe A und B verabschieden und Entwurf C hinausschieben.

2. Wir sollten logischerweise den Kompetenzartikel für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe dann bringen, wenn die Zeit dafür reif ist. Dies scheint mir auch davon abzuhängen, wie rasch wir mit der EG verkehrspolitisch – in der Luft und auf der Strasse – auf dem von uns selber eingeschlagenen, bilateralen Weg vorankommen. Wollen wir, wenn wir auf den Beschlussentwurf C eintreten, erneut eine Vorleistung zu erbringen beginnen, ohne dagegen etwas einzuhandeln?

3. Verschiedene Votanten haben den Finger auf einen wunden Punkt gelegt: Wir dürfen die steuerpolitische Konfusion nicht noch vergrössern, sondern müssen sie, im Gegenteil, abbauen. Also eines nach dem anderen: zunächst die Mehrwertsteuer ohne «Beigemüse», dann die Verlängerung der geltenden Strassenbenützungsabgaben, Beschlussentwürfe A und B, und schliesslich einmal Atem holen, die Lage neu beurteilen und dann, allenfalls koordiniert mit anderen Abgaben im Umwelt- und Energiebereich, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – wenn auch endlich einmal klar definiert werden kann, was überhaupt ungedeckte Kosten gemäss der nicht lupenrein feststehenden Strassenrechnung sind.

Wir kaufen mit Absatz 2 des neuen Artikels 36quater BV etwas ein, das niemand genau kennt. Das ist ein weiterer Grund, warum ich der Meinung bin, dass wir heute vorläufig nein sagen sollten – im Interesse der Annahme der Bundesbeschlüsse A und B durch Volk und Stände.

Ich bitte Sie, meinem Nichteintretensantrag zu Beschlussentwurf C zuzustimmen.

Küchler, Berichterstatter: Nachdem Kollege Loretan nochmals kurz rekapituliert hat, sehe ich mich im Namen und im Auftrag der Kommission ebenfalls veranlasst, nochmals kurz die Gründe darzulegen, weshalb man auf den Beschlussentwurf C eintreten muss.

Ich habe ausgeführt, dieser Entwurf stelle einen Eckpfeiler unserer künftigen Verkehrspolitik dar, die im Ausland Beachtung gefunden habe und die von unserem Verkehrsminister nachhaltig und optimal vertreten werde.

Mit diesem Beschlussentwurf können wir rechtzeitig eine Verfassungsgrundlage schaffen und einen Zeitvorsprung erzielen, damit wir – sobald die EG ihren Entscheid bezüglich Ausgestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgaben getroffen hat – ebenfalls mithalten und die nachgelagerte Gesetzgebung ausarbeiten können. Entgegen vorgetragenen Befürchtungen wird also nicht «Gesetz auf Vorrat» geschaffen, sondern dieses Gesetz wird von uns, vom Parlament, verabschiedet werden müssen. Auch die Volksrechte bleiben gewahrt.

Wenn wir auf den Beschlussentwurf C nicht eintreten, würden wir ein falsches Zeichen setzen. Wir würden uns im Ausland in bezug auf die Verkehrspolitik geradezu unglaubwürdig machen. Es würde in dem Sinne falsch verstanden, dass im Ausland der Eindruck entstünde, wir Schweizer seien gegen die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Ich ersuche Sie deshalb, aus internationalem Gesichtspunkt, unbedingt auf den Beschlussentwurf C einzutreten.

Bundespräsident **Ogi**: Die Ausgangslage ist ganz einfach; es geht hier darum: Wollen Sie dem Bundesrat die Kompetenz geben, dass er eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vorbereiten kann, oder wollen Sie das nicht? Das ist die Ausgangslage.

Es handelt sich hier um einen Kompetenzartikel, und Kompetenzübertragung ist auch mit etwas Vertrauen verbunden. Das Vertrauen in den Bundesrat wird gerechtfertigt, indem wir Ihnen dann auch etwas vorlegen werden.

Mit diesem Kompetenzartikel unterstreichen wir den Willen, die Bereitschaft, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – wenn sie kommt – möglichst europaverträglich auszugestalten und auch einzuführen. Dieser Kompetenzartikel – haben Sie doch keine Angst, Herr Loretan! – muss ja von Volk und Ständen noch angenommen werden.

Es geht also darum: Wollen Sie, dass der Bundesrat handelt, führt – gouverner, c'est prévoir! –, also etwas vorbereitet, zu dem Sie dann immer noch nein sagen können? Wenn sie ja sagen würden, müsste noch das Bundesgesetz konkretisiert werden; dieses Bundesgesetz würde dem fakultativen Referendum unterstehen.

Ich würde Sie nicht begreifen, wenn Sie diesem Kompetenzartikel nicht zustimmen würden, zu dem Sie noch mehrmals Stellung nehmen können, den Sie noch modellieren und ausgestalten können, wie Sie das für richtig erachten – wenn Sie diesem Handlungsbedarf, der doch gegeben ist (flankierende Massnahmen haben Sie vom Bundesrat verlangt), nicht zustimmen würden. Wir würden dann wiederum kostbare Zeit verlieren, und wir könnten die flankierenden Massnahmen, die praktisch alle Fraktionen vom Bundesrat verlangt haben, nicht umsetzen. Auch die Kostenwahrheit wäre dann in Frage gestellt: die Kostenwahrheit, die auch dieser Rat immer wieder gefordert hat.

Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass auch in Luzern (Umweltministerkonferenz!) vielleicht etwas passiert; ich weiss nicht, was, ich habe keine Ahnung. Aber wir sollten uns vorbereiten; wir sollten dem Bundesrat die Möglichkeit geben, dass er in diesen Fragen vorangehen kann, dass er seine Position, die er sich in Europa in der Verkehrspolitik erkämpft hat, nicht aufgeben muss, dass er nicht gebremst wird.

Ich möchte Sie dringend bitten, dem Nichteintretensantrag der Minderheit Loretan nicht zuzustimmen und auch hier der Mehrheit der Kommission, dem Bundesrat und dem Nationalrat zu folgen. Es ist ein verkehrspolitisch gesehen sehr entscheidender Schritt und für Sie die Stunde der Wahrheit.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	23 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	10 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 36quater

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Küchler, Berichterstatter: Im Titel des Beschlussentwurfes C sowie in Absatz 1 von Artikel 36quater BV hat der Nationalrat eine Ergänzung vorgenommen. Diese Ergänzung gibt eigentlich die Stossrichtung des Beschlussentwurfes wieder. Er ver-

deutlicht die Stossrichtung in dem Sinne, dass die Schwerverkehrsabgabe künftig entweder leistungs- oder verbrauchsabhängig sein kann. Man sucht nach einer einheitlichen Lösung in Europa, in der EG, wie dies heute wiederholt dargelegt wurde. Dies drängt sich mit zunehmender Internationalisierung der Transporte unter allen Umständen auf. Die detaillierte Ausgestaltung dieser Abgabe hat aber auf dem späteren Gesetzgebungsweg zu erfolgen.

In Absatz 2 wird das Prinzip der Kostendeckung verankert und ebenfalls die Zweckbindung festgehalten. Im Unterschied zum Treibstoffzollartikel wird in Absatz 3 der Gesetzgeber ausdrücklich verpflichtet, bei der Bemessung der kantonalen Anteile «die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen».

Die Kommission hat keine Aenderungen vorgenommen, sondern hat den Artikel 36quater gemäss Beschluss des Nationalrates übernommen und diesem zugestimmt.

Jagmetti: Darf ich bei dieser Gelegenheit als Nichtkommissionsmitglied einen Wunsch an den Bundesrat richten?

Wenn wir eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einführen, besteht natürlich die Gefahr, dass man in eine Untermotorisierung der Lastwagen ausweicht. Es wäre für unser Transitland ausserordentlich schlecht, wenn geschlichen würde oder mit dem Motor auf dem letzten Zacken und einer Rauchwolke den Gotthard hinaufgefahren würde; damit ist uns nicht gedient.

Ich wäre froh, wenn sich der Bundesrat in den Verhandlungen auf internationaler Ebene dafür einsetzen könnte, dass ein ausreichendes Verhältnis zwischen Leistung und Gewicht des Fahrzeuges vorhanden ist, wie wir das in der Schweiz kennen, und dass dies durchgesetzt wird, damit die Nachteile, die mit einer Untermotorisierung verbunden sind, behoben sind.

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

21 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

91.306

Standesinitiative Bern

SBB-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (Kantonsvariante)

Initiative du canton de Berne

Nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist des CFF (variante proposée par le canton)

Wortlaut der Initiative vom 8. Juli 1991

Die Linienführung für die SBB-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ist bekanntlich umstritten. Das von den SBB kürzlich beim Bundesamt für Verkehr eingereichte Projekt wird von den betroffenen Regionen und Gemeinden abgelehnt. Die Kantone Bern und Solothurn, die Planungsverbände und Ge-

Strassenbenützungsabgaben. Verlängerung und Neugestaltung

Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Aprilsession
Session	Session d'avril
Sessione	Sessione di aprile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.012
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.04.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	261-280
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 726

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.