

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenabgaben
Akteure	Teuscher, Franziska (gp/verts, BE) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenabgaben, 2007 - 2012*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband

UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
USAM	Union suisse des arts et métiers

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2012
NIKLAUS BIERI

Zu Jahresbeginn unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur **Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu dessen Finanzierung**. Die Vorlage umfasst die Übernahme von rund 376 Kilometern bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz, Finanzierungsmassnahmen für die damit verbundenen Mehrausgaben des Bundes und die Aufnahme von zwei Netzergänzungen zur Engpassbeseitigung. 387 Kilometer bestehende Strassenverbindungen in Agglomerationen und peripheren Landesteilen sollen aufgenommen werden, die 11 Kilometer lange Verbindung zwischen Barmen und Schaffhausen soll hingegen aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden, da sie nicht mehr von nationaler Bedeutung sei. Für Betrieb und Unterhalt der dem Nationalstrassennetz zugeschlagenen Strassen rechnet der Bund mit jährlichen Mehraufwendungen von CHF 305 Mio. Rund CHF 30 Mio. will der Bund an Beiträgen sparen, welche die Kantone nicht mehr als Beiträge an die vom Bund übernommenen Strassen erhalten. Mit der Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette von CHF 40 auf neu CHF 100 pro Jahr sollen die fehlenden CHF 275 Mio. finanziert werden. Die Erhöhung des Vignettenpreises war sehr umstritten: So stellte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates mit 8 gegen 8 Stimmen bei 8 Enthaltungen und mit Stichentscheid des Präsidenten den Antrag, den Preis der Autobahnvignette nicht auf CHF 100, sondern nur auf CHF 70 zu erhöhen. Im Plenum des Nationalrats wurden weitere Anträge diskutiert: Der Antrag Baader (svp, BL) forderte Nichteintreten auf die Vorlage 2 (Finanzierung), da der Preis für die Autobahnvignette nicht erhöht werden dürfe. Das Plenum folgte dem Antrag nicht und trat auf alle vier Teile der Vorlage ein. Die SVP-Fraktion vertrat in der Debatte den Minderheitenantrag II Wobmann (svp, SO), der eine Erhöhung des Vignettenpreises generell ablehnt und bei CHF 40 bleiben will. Die SP-Fraktion unterstützte den Kommissionsantrag, den Vignettenpreis nur auf CHF 70 statt auf CHF 100 zu erhöhen. Die Grünen und die Grünliberalen votierten ebenfalls für CHF 70. Der Minderheitenantrag Teuscher (gp, BE) sieht unabhängig vom Preis der Vignette vor, dass dieser alle fünf Jahre an die Teuerung angepasst wird. Dieser Antrag blieb jedoch chancenlos, da die Anpassung an die Teuerung zu unerwünscht ungeraden Beträgen führen würde. Die FDP-, CVP/EVP- und BDP-Fraktionen unterstützten den Minderheitenantrag I Amherd (cvp, VS) bzw. die Kommissionsminderheit, welche dem bundesrätlichen Vorschlag folgen und die Preiserhöhung auf CHF 100 festsetzen wollte. Im Plenum setzte sich schliesslich die Erhöhung des Vignettenpreises auf CHF 70 durch. Der Ständerat folgte hingegen dem bundesrätlichen Entwurf und stimmte mit grosser Mehrheit für einen Vignettenpreis von CHF 100. In der Differenzbereinigung blieben sich die Räte treu, der Nationalrat beharrte weiterhin auf einem Preis von CHF 70, der Ständerat hiess die Erhöhung auf CHF 100 erneut gut. Das Geschäft wird 2013 im Nationalrat weiterverhandelt.¹

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 04.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que

relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP.²

1) BBI 2012, S. 745 ff., AB NR, 2012, S. 788 ff. und 2107 ff. AB SR, 2012, S. 808 ff.; und 1224.

2) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).