

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenabgaben
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Freymond, Nicolas
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Freymond, Nicolas; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenabgaben, Bundesratsgeschäft, 1991 – 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Öffentliche Finanzen	1
Indirekte Steuern	1
Infrastruktur und Lebensraum	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	5
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	7
Parteien	7
Grosse Parteien	7

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
SVG	Strassenverkehrsgesetz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches

Allgemeine Chronik

Öffentliche Finanzen

Indirekte Steuern

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.10.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Unter dem Druck von Kantonen und Parlament entschied sich der Bundesrat, das Netz der Hauptstrassen um über 700 Kilometer zu verlängern und den Nationalstrassenbau schneller voranzutreiben. Nach Berechnungen des Finanzdepartementes werden diese zusätzlichen finanziellen Belastungen die Reserven aus der Treibstoffzollkasse innert drei bis vier Jahren aufbrauchen. **Der Bundesrat prüfte** unter anderem auch aus diesem Grund die Möglichkeit einer **Erhöhung der Treibstoffzölle um 30 bis 35 Rappen pro Liter Benzin**, um einerseits den Bedürfnissen des Strassenbaus der nächsten Zukunft zu entsprechen, andererseits aber auch um das Defizit der Bundeskasse zu lindern, weil diese Zölle im Gegensatz zu den Treibstoffzoll-Zuschlägen nur zur Hälfte zweckgebunden verwendet werden müssen. Im übrigen würde die Anhebung des Benzinpreises auf ein europäisches Durchschnittsniveau zu weniger Benzintourismus führen und somit einen umweltschützerischen Effekt haben. Entscheidungen bezüglich der Einführung einer CO₂-Abgabe, die zu einer Reduktion des Verbrauchs von fossilen Treib- und Brennstoffen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen sollte, fällte der Bundesrat im Berichtsjahr keine. Dagegen entschied er sich, auf die **Einführung eines Ökobonus vorläufig zu verzichten**, nachdem das BUWAL den Expertenbericht des Umweltberatungsbüros Infras veröffentlicht hatte; darin hatten die Experten Vor- und Nachteile der verschiedenen Modelle vom Radumdrehungszähler bis zu einem Zuschlag auf den Treibstoffpreis erläutert.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.06.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die als **Teil D** der Sanierungsmassnahmen 1992 (92.038) zur Entlastung des Bundeshaushaltes vorgeschlagene **Erhöhung des Treibstoffzolls um 25 Rappen pro Liter** war in den beiden Räten an und für sich nicht umstritten, nur die Höhe der zusätzlichen Abgabe bildete während längerer Zeit den Zankapfel zwischen National- und Ständerat. Der Bundesrat begründete die Erhöhung mit der seit der Einführung des Grundzolls im Jahre 1936 aufgelaufenen Teuerung von rund 600%, welche nie ausgeglichen worden war. Die zusätzlichen Einnahmen in der Höhe von rund CHF 1.6 Mrd. sollten je zur Hälfte für die allgemeine Bundeskasse und den Strassenbau verwendet werden. In der ständerätlichen Erstlesung blieben zwei Varianten in der Minderheit, welche die Strassenrechnung stärker begünstigen wollten, worauf die Vorlage mit der vorgeschlagenen Erhöhung von 25 Rappen pro Liter mit 30 zu 4 Stimmen angenommen wurde.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.10.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Im Nationalrat setzte sich jedoch eine Mehrheit, zusammengesetzt aus der FDP, der LP und Teilen der CVP, mit dem Antrag auf eine **Reduktion der Erhöhung von 25 auf 20 Rappen pro Liter** knapp gegen die SP, die Grünen und eine Mehrheit der CVP durch. Sowohl der Antrag Zwygart (evp, BE), einen Aufschlag von 30 Rappen vorzunehmen, als auch jener von Friderici (lp, VD) auf Zollermässigung für Dieseltreibstoff wurden verworfen. Im Differenzbereinigungsverfahren beharrte der Ständerat daraufhin zuerst auf seiner ursprünglichen Entscheidung, eine Benzinzollerhöhung von 25 Rappen pro Liter vorzunehmen, schwenkte dann aber nach hartnäckigem Beharren des Nationalrats mit 21 zu 18 Stimmen auf dessen Vorschlag einer Erhöhung um 20 Rappen pro Liter ein. Die vom Bundesrat beantragte Dringlichkeitsklausel wurde von beiden Räten abgelehnt.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.10.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Wie schon vor den Verhandlungen in den beiden Räten angekündigt, **ergriff ein überparteiliches Komitee** bestehend aus Vertretern der Auto-Partei, bürgerlichen Parlamentariern sowie dem Westschweizer Centre patronal **das Referendum gegen die Treibstoffzollerhöhung**. Unterstützt wurde das Komitee vom Schweizerischen Nutzfahrzeugverband Astag und dem ACS, nicht aber vom grössten Verband der Automobilisten, dem TCS.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.01.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Der Bundesrat hatte bereits im Vorjahr den Abstimmungstermin zur Vorlage über die Treibstoffzollerhöhung festgelegt, bevor das Referendum überhaupt definitiv zustande gekommen war. Im Hinblick auf eine frühzeitige Abstimmung mit positivem Ausgang erhoffte sich der Bundesrat trotz der Verzögerung durch das Referendum Einnahmen aus der Treibstoffzollkasse in der Höhe von ca. einer Mrd. für das Rechnungsjahr 1993.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.03.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Das Referendum gegen die Treibstoffzollerhöhung, welches von einem überparteilichen Komitee bestehend aus Vertretern des Transportgewerbes, der Auto-Partei und des Centre patronal ergriffen worden war, kam zu Beginn des Berichtsjahres zustande. Dieses Komitee "gegen eine parasitäre Besteuerung des Privatverkehrs" wehrte sich dagegen, dass die Staatsfinanzen seines Erachtens auf Kosten des privaten Strassenverkehrs saniert werden sollten. Im übrigen befand es die Erhöhung der Steuerbelastung in Zeiten der Rezession und des damit verbundenen Anstiegs der Staatsquote unverantwortlich. Der Kanton Waadt steuerte mit über 17'000 Unterschriften am meisten von allen Kantonen bei, gefolgt vom Kanton Zürich mit ca. 13'000. In der Abstimmungskampagne war es denn auch der Kanton Waadt, in welchem die Gegner am aktivsten waren. Kurz darauf gründeten über 120 Mitglieder der eidgenössischen Räte ein Gegenkomitee mit dem Namen "Ja zu einem angemessenen Benzinpreis", welches vom Neuenburger Nationalrat Frey (fdp) präsidiert wurde. Im Interesse der Bundeskasse sowie der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes plädierte das Komitee für eine massvolle Erhöhung der hälftig zweckgebunden zu verwendenden Treibstoffzölle. Nach Ansicht des Gegenkomitees hätte ein Nein zur Vorlage eine namhafte Verzögerung der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, insbesondere in den Randregionen, zur Folge.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.05.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Erhöhung des Treibstoffzolls. Abstimmung vom 7. März 1993

Beteiligung: 51,3%
Ja: 1 259 373 (54,5%)
Nein: 1 051 067 (45,5%)

Parolen :

– Ja: FDP (6*), CVP, SP, SVP (1*), GP (1*), LP (1*), LdU (2*), EVP, EDU (1*); Vorort, SBV, SGB, TCS.

– Nein: AP, SD (1*), PdA, Lega; ACS, Astag, Centre patronal.

– Stimmfreigabe: SGV, VCS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen

Mit einem Mehr von 54,5% wurde die Vorlage bei einer relativ hohen Stimmbeteiligung von 51,3% angenommen. Die Abstimmung zeigte erneut den verkehrspolitischen Graben zwischen der deutschen und der romanischen Schweiz. Alle Kantone der Romandie und das Tessin lehnten die Vorlage ab, während alle Stände der deutschen Schweiz ausser Schwyz zustimmten. Am höchsten fiel die Zustimmung in den Kantonen Basel-Stadt (69,1%) und Uri (68,5%) aus, während die Ablehnung in den Kantonen Jura (63,2%) und Wallis (60,4%) am stärksten war.⁷

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.07.2011
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).⁸

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 Barga 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 Kommissionminderheit, 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.⁹

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisauflschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinserate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der

Volksabstimmung vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%
Ja: 1 087 368 (39,5%)
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen¹⁰

Strassenverkehr

Der Bundesrat präsentierte seine Botschaft zu einer **Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes**, welche administrative Abläufe effizienter gestalten will und Massnahmen gegen säumige Zahler vorsieht. Giezendanner (svp, AG) zog seine Motion betreffend Änderung der LSVA-Verordnung (Erhebung der LSVA aufgrund der Stammnummer in Kombination mit dem Kontrollschild) (04.3715) zurück, da sein Anliegen erfüllt war.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Début juin, le Conseil national s'est saisi du projet de loi fédérale sur des mesures visant à améliorer les procédures liées à la RPLP. Cette **modification de la loi sur la RPLP** vise à améliorer l'efficacité des procédures de perception et de recouvrement de la redevance par l'introduction de nouvelles mesures contre les mauvais payeurs et par le renforcement de celles existantes. Afin de garantir une base légale claire pour ces nouvelles procédures, le Conseil fédéral propose également une modification de la LCR (loi fédérale sur la circulation routière). La Chambre basse a adopté le projet gouvernemental à l'unanimité et sans discussion après en avoir, sur proposition de sa commission, amendé l'art. 20. Concrétisant une initiative parlementaire Stamm (udc, AG) (05.408), la CTT-CN a rédigé un nouvel alinéa 5 de cet article qui prévoit que « la non-déclaration par négligence d'une remorque à un appareil de saisie fonctionnant de façon conforme n'est pas punissable ». Le Conseil des Etats s'étant rallié à cette modification, le projet amendé a été adopté en votation finale par 136 voix contre 58 à la Chambre du peuple et par 43 voix contre 0 à celle des cantons. Considérant que l'objectif visé par l'initiative Stamm était ainsi réalisé, le Conseil national a décidé de classer cette dernière. En votation finale, près de deux tiers du groupe UDC et la moitié du groupe PRD ont refusé le projet.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté son **message concernant la loi relative à la vignette autoroutière**. Ce projet vise d'abord à conformer le dispositif juridique de la redevance pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe aux exigences de la nouvelle Constitution fédérale, dont l'art. 164 stipule que toutes les dispositions importantes qui fixent des règles de droit doivent être édictées sous la forme d'une loi fédérale. Or, jusqu'ici, le système institué en 1985 n'est encadré que par des dispositions de rang constitutionnel (art. 36quinquies ancienne Constitution). Mais son objectif principal a trait au renforcement de la lutte contre les abus. Le projet gouvernemental prévoit ainsi le doublement du montant de l'amende pour les contrevenants (CHF 200 au lieu de CHF 100), ainsi que la possibilité de déléguer à des tiers, par contrat, les contrôles et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. Pour le reste, le système en vigueur demeurerait inchangé.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.01.2008
NICOLAS FREYMOND

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation une révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales visant à l'adapter aux besoins actuels et futurs. Concrètement, le Conseil fédéral propose de **transférer des cantons à la Confédération près de 400 km de routes cantonales pour les intégrer au réseau des routes nationales**. Dès lors que l'Etat fédéral sera propriétaire et responsable de l'entretien et de l'exploitation de ces routes, le transfert engendrera des dépenses supplémentaires à hauteur de CHF 150 millions par an pour l'entretien et de CHF 200 millions par an pour l'aménagement. Le Conseil fédéral propose de compenser ce surcroît de charges par une réduction de la part des cantons aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales. Favorable au transfert, la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement a cependant catégoriquement rejeté le mode de financement proposé. Elle a appelé le Conseil fédéral à respecter la nouvelle péréquation financière et répartition des tâches (RPT), selon laquelle les routes nationales sont de la compétence exclusive de la Confédération et dépendent donc des finances fédérales.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.01.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la fronde des cantons contre le projet de **révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales** mis en consultation par le DETEC l'année précédente, les conseillers fédéraux Merz et Leuenberger ont rencontré les représentants des cantons pour trouver une solution au financement de l'achèvement du réseau. Ces derniers ont répété leur refus catégorique de toute réduction de la part cantonale aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales, estimant que, selon la nouvelle péréquation financière, la Confédération doit pourvoir elle-même au financement des investissements et coûts liés au réseau des routes nationales. À défaut d'accord, la rencontre a débouché sur la constitution d'un groupe de travail mixte censé présenter une proposition de compromis.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.04.2009
NICOLAS FREYMOND

Le **Conseil national** s'est saisi du projet de **loi relative à la vignette autoroutière**. Après avoir rejeté une proposition de non entrée en matière du directeur de l'ASTAG, Adrian Amstutz (udc, BE), le plénum a refusé, par 98 voix contre 51, de renvoyer le projet au Conseil fédéral avec mandat d'y introduire une vignette électronique (e-vignette), comme le proposait une minorité rose-verte de la CTT-CN. Le conseiller fédéral Hans-Rudolf Merz et la majorité bourgeoise de la chambre basse y ont vu la première étape vers l'instauration d'un système de péage routier (Road Pricing), option qu'ils ont entendu exclure. Les députés ont également rejeté une proposition de renvoi Schwander (udc, SZ) visant à réinscrire dans la Constitution le montant maximal de CHF 40 pour l'achat de la vignette. Lors de la discussion par article, plusieurs propositions d'amendement ont été repoussées à de larges majorités. La chambre basse a ainsi balayé le triplement du prix de la vignette souhaité par le groupe écologiste. Elle a par ailleurs suivi le Conseil fédéral en acceptant de doubler le montant de l'amende (CHF 200), contre le camp rose-vert qui souhaitait la fixer à CHF 250 et le groupe UDC favorable au statu quo. Par 98 voix contre 78, le Conseil national a suivi la minorité rose-verte de la CTT-CN emmenée par Berberat (ps, NE) et a exclu la possibilité de déléguer à des tiers, par contrat, les contrôles et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. La majorité, issue des rangs socialistes, écologistes et UDC, a en effet estimé que, la poursuite pénale étant une mission centrale de l'Etat, elle ne saurait être déléguée au secteur privé. Au vote sur l'ensemble, le projet amendé a été approuvé par 106 voix contre 50, malgré l'opposition quasi unanime du groupe UDC.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le **Conseil des Etats** a largement suivi le Conseil national, sauf sur la question de la privatisation du contrôle et de la poursuite pénale. Les sénateurs ont en effet privilégié la version du Conseil fédéral après que Peter Bieri (pdc, ZG), président de la CTT-CE, a rappelé que le projet gouvernemental visait à permettre aux services douaniers de recourir aux compétences d'entreprises spécialisées, tout en conservant leur fonction de surveillance et leur pouvoir réglementaire. La chambre des cantons a approuvé le projet sans opposition. Lors de la session d'hiver, les deux chambres ne sont pas parvenues à éliminer cette unique divergence, confirmant leur décision antérieure respectivement par 89 voix contre 65 et par 28 voix contre 11.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.03.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres ont repris l'examen du projet de **loi relative à la vignette autoroutière** afin d'éliminer l'ultime divergence concernant le contrôle et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. Si le Conseil national a réaffirmé, par 105 voix contre 49, son opposition à la privatisation de cette tâche étatique, le Conseil des Etats a quant à lui réitéré, par 31 voix contre 10, son soutien au projet gouvernemental, visant à permettre aux services douaniers de recourir aux services spécialisés de sociétés privées. La conférence de conciliation a proposé, par 14 voix contre 9, d'adopter la solution du Conseil fédéral. Après que les chambres ont tacitement approuvé cette proposition, elles ont adopté la loi en votation finale, respectivement par 133 voix contre 58 et à l'unanimité.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Nach **Ablauf der unbenutzten Referendumsfrist** für die Revision des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen, setzte der Bundesrat das neue Gesetz auf den 1.12.2011 in Kraft. Demnach wurde unter anderem die Busse für das Befahren der Nationalstrassen ohne Vignette von CHF 100 auf CHF 200 heraufgesetzt.¹⁸

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

Auch im Referendum gegen die **Erhöhung der Abgaben für die Autobahnvignette** mischte die SVP mit. Aushängeschilder des erfolgreichen Referendumskomitees, das innert kürzester Zeit mehr als doppelt so viele Unterschriften wie nötig gesammelt hatte, waren die SVP-Nationalratsmitglieder Nadja Pieren (BE) und Walter Wobmann (SO) sowie Claude-Alain Voiblet, Grossrat des Kantons Waadt. Einen Grossteil der Administrationsarbeit leistete bei der Sammlung allerdings eine Gruppierung mit den Namen „Alpenparlament“. Die Organisation aus dem Berner Oberland wird von zwei ehemaligen Schweizer Demokraten geführt. Das Alpenparlament tritt im Internet mit Verschwörungstheorien auf und vertreibt „Therapiegeräte“, mit denen sich HIV oder Malaria heilen lasse. Nadja Pieren gab zu Protokoll, dass das Alpenparlament bei der SVP angefragt und dann die Administration für die Unterschriftensammlung übernommen habe; was die Gruppierung daneben machen würde, sei aber Privatsache.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2013
MARC BÜHLMANN

-
- 1) NZZ, 24.8.91; TA, 19.10.91; BZ, 24.4.91; Blick, 8.7.91
 - 2) AB SR, 1992, S. 579 ff.; BBI, 1992, III, S. 349 ff.; NZZ, 18.6.92
 - 3) AB NR, 1992, S. 1882 ff.; AB NR, 1992, S. 1977 ff.; AB NR, 1992, S. 2070 f.; AB NR, 1992, S. 2217 f.; BBI, 1992, VI, S. 107 ff.; Presse vom 1.10. und 2.10.92
 - 4) NZZ, 22.10 und 26.10.92; TA, 26.10.92
 - 5) NZZ, 22.1.93
 - 6) BBI, 1993, I, S. 641 f.; NZZ, 16.1.93; 24 Heures, 10.2.93; wf, Dok., 25.1. und 15.2.93
 - 7) BBI, 1993, I, S. 1587 ff.; Presse vom 8.3.93
 - 8) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.
 - 9) BBI 2012, S. 745 ff.; AB NR, 2012, S. 788 ff. und 2107 ff. AB SR, 2012, S. 808 ff.; und 1224.
 - 10) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBI, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".
 - 11) BBI, 2006, S. 9539 ff; AB NR, 2006, S. 603 und Beilagen II, S. 49 f.
 - 12) FF, 2006, p. 9029 ss.; BO CN, 2007, p. 705 ss. et 1734; BO CE, 2007, p. 811 ss. et 952. Classement de l'initiative: BO CN, 2007, p. 2058.
 - 13) FF, 2008, p. 1215 ss.
 - 14) Presse du 3.7.08; LT, 9.10.08 (cantons).
 - 15) Presse du 14 au 17.1.09.
 - 16) BO CN, 2009, p. 749 ss., 757 ss. et 1789 ss.; BO CE, 2009, p. 892 ss. et 1173 s.
 - 17) BO CN, 2010, p. 171 ss., 328 et 575; BO CE, 2010, p. 104 s., 266 et 361; FF, 2010, p. 1907 ss.
 - 18) Presse vom 25.8.11 (Vignette).
 - 19) NZZ, 11.7.13; WW, 28.11.13.