

f. La construction de voies ferrées de raccordement pour le trafic des marchandises.

*Al. 4*

Les cantons assurent la réalisation de services plus poussés.

*Al. 5*

La Confédération prend des mesures visant à ce que le transit des marchandises se fasse avant tout par le rail et appuie les efforts visant à accroître la part du chemin de fer dans le transport des marchandises à grande distance.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Minderheit	13 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	23 Stimmen

89.040

**Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette. Volksinitiativen  
Suppression de la taxe sur les poids lourds et de la vignette routière.  
Initiatives populaires**

Botschaft und Beschlusseentwürfe vom 31. Mai 1989 (BBI II, 1009)  
Message et projets d'arrêté du 31 mai 1989 (FF II, 917)

**Art. 2**

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Minderheit I*

(Cavelti, Miville, Piller)

...., die Initiative zu verwerfen und den Gegenentwurf anzunehmen.

*Minderheit II*

(Piller, Miville)

Eventualantrag, falls der Antrag der Minderheit I abgelehnt wird:

...., die Initiative anzunehmen.

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Piller**, Berichterstatter: Im Jahre 1983 haben sich sowohl der Nationalrat wie der Ständerat klar für die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe und einer Autobahnbenutzergebühr ausgesprochen. Ebenso deutlich stimmten Volk und Stände am 26. Februar 1984 diesen Beschlüssen zu. Die beiden Strassenbenützungsabgaben werden seit dem 1. Januar 1985 erhoben und sind bis Ende 1994 befristet. Schon kurz nach Inkrafttreten dieser Abgaben wurden die beiden heute zur Diskussion stehenden Initiativen mit dem Ziel eingereicht, beide Abgaben wieder abzuschaffen. Die Initiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» wurde am 24. Juni 1986 mit 112 970 gültigen Unterschriften eingereicht. Getragen wird sie von einem Ad-hoc-Komitee unter Mitwirkung verschiedener Verbände des Automobilgewerbes. Das Sekretariat führt Herr Böhi aus Basel. Die Initiative verlangt die ersatzlose Streichung von Artikel 17 der Uebergangsbestimmungen BV, d. h. die Aufhebung der Verfassungsgrundlage für die Schwerverkehrsabgabe.

Am 8. Juli 1986 wurde ebenfalls von einem Ad-hoc-Komitee mit Herrn Böhi die Volksinitiative «zur Abschaffung der Autobahnvignette» eingereicht. Sie vereint 113 539 Unterschriften. Auch sie verlangt die ersatzlose Streichung in Artikel 18 der Uebergangsbestimmungen unserer Verfassung.

Die beiden Initiativen betreffen Sachbereiche, die in vielerlei Hinsicht miteinander verbunden sind. Deshalb werden Sie in der gleichen Botschaft behandelt.

Der Bundesrat beantragt, beide Volksbegehren abzulehnen. Es kann heute gesagt werden, dass sich – nach anfänglichen Schwierigkeiten – diese Strassenbenützungsgebühren gut eingespielt haben und der Vollzug keine nennenswerten Probleme bietet. Der Bundesrat möchte die Uebergangszeit von zehn Jahren nutzen, um die Möglichkeiten für leistungsabhängige und zweckgebundene Abgaben zu studieren. In diese Abklärungen sollen auch die Vorschläge der EG einbezogen werden. Die EG-Kommission postuliert nämlich – entgegen anderslautender Behauptungen – die volle Anlastung der Strassenkosten nach dem Territorialitätsprinzip. Eine vorzeitige Aufhebung unserer Verkehrsabgaben würde nach Meinung des Bundesrats der politisch erwünschten Kontinuität widersprechen. Es war immer die Meinung, dass Strassenbenützungsabgaben gerechtfertigt sind, solange der private Verkehr die Verursacherkosten nicht deckt. Heute wird für beide Kategorien, also beim Schwerverkehr und bei den PW eine Kostenunterdeckung ausgewiesen – ich komme noch darauf zu sprechen.

Der Bundesrat verzichtet bei beiden Volksbegehren auf einen Gegenvorschlag. Ein direkter Gegenentwurf wäre nur sinnvoll, wenn er eine Kompetenz zur Erhebung leistungsabhängiger Strassenbenützungsabgaben enthalten würde. Dieser würde somit nicht in die gleiche oder zumindest ähnliche Richtung der Initiativen gehen. Das Vorgehen wäre somit rechtlich problematisch.

Ihre Kommission hat sich am 12. September mit der Botschaft befasst. Sie empfiehlt Ihnen einstimmig und ohne Enthaltung, beide Initiativen abzulehnen. Vor den Beratungen standen

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Minderheit II	6 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	30 Stimmen

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusseentwurfes	30 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

Herr Böhi aus Basel und Herr Fischer von der Astag der Kommission für eine kurze Ausführung und für Befragungen zur Verfügung. Diese brachten allerdings keine neuen Elemente zutage. Es waren dieselben Argumente, wie sie seit der Einführung der beiden Abgaben immer wieder vorgebracht werden und wie Sie sie auch für die heutige Beratung zugesandt erhalten.

Herr Bundesrat Ogi führte in der Kommission klar und offen aus, wie gegenwärtig von der Schweiz aus mit den für Verkehrsfragen zuständigen Gremien der EG und speziell auch mit denjenigen unserer Nachbarländer gerungen wird. Die Aufgaben, die sich uns hier stellen, sind nicht leicht, und wir danken Herrn Ogi für sein grosses Engagement. Herr Ogi zeigte aber auch klar, dass es heute nicht die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette sind, die uns in Europa Probleme bieten. Ja, es könnte sogar verhängnisvoll sein, heute diese beiden Abgaben aufzuheben und zu glauben, wir hätten damit die Probleme gelöst.

Folgende Ueberlegungen führten Ihre Kommission zur einstimmigen Ablehnung:

Die Strassenrechnung. Laut den neuesten verfügbaren Resultaten besteht sowohl bei den vignettenschuldigen Fahrzeugen als auch bei den Fahrzeugen, die die Schwerverkehrsabgabe zu entrichten haben, eine Unterdeckung der Strassenrechnung. Im Jahre 1985 ergaben die Erträge der Vignette dem Bund 141 Millionen Franken. Insgesamt weist in diesem Jahr die Rechnung für die vignettenschuldigen Motorfahrzeuge Einnahmen von 3,343 Milliarden Franken aus. Die anrechenbaren Kosten sind 3,663 Milliarden Franken. Es resultiert für diese Fahrzeuge eine Unterdeckung von 300 Millionen Franken, d. h. etwa 8 Prozent, ohne Berücksichtigung der sogenannten sozialen Kosten.

Aehnlich liegen die Verhältnisse beim Schwerverkehr. Der Nettoertrag betrug 1985 109 Franken aus der Schwerverkehrsabgabe. Den Einnahmen von insgesamt 560 Millionen Franken stehen 606 Millionen anrechenbare Kosten gegenüber. Die Unterdeckung beträgt auch hier etwa 8 Prozent. Schon vom Verursacherprinzip her sind also beide Abgaben gerechtfertigt.

Von Bedeutung ist vielleicht noch der Hinweis, dass bei der Schwerverkehrssteuer ungefähr 80 Prozent von inländischen Fahrzeugen entrichtet werden und 20 Prozent von ausländischen. Bei der Vignette sind es je 50 Prozent. Wir hoffen, dass eine neue Strassenrechnung noch vor der Abstimmung vorliegt. Die Zahlen datieren aus dem Jahre 1985. Wir konnten aber von der Verwaltung erfahren, dass die Unterdeckung für beide Abgaben auch nach den neuesten Zahlen etwa 10 Prozent beträgt.

Wenn man die Argumente der Gegner hört, könnte man glauben, wir hätten im Vergleich zu anderen europäischen Staaten unverhältnismässige Abgaben eingeführt. Dem ist nicht so. Für den Schwerverkehr kennen neben der Schweiz folgende Länder Spezialabgaben: Grossbritannien, Frankreich, Italien, Griechenland, Spanien, Portugal, Schweden, Norwegen, Finnland und Oesterreich. Deutschland kennt eine Abgabe für Carfahrten. Auch für die leichten Motorfahrzeuge werden in mehreren europäischen Ländern Autobahngebühren oder Tunnel- und Brückengebühren erhoben. Es würde zu weit führen, auf Details einzugehen. Sie finden eine gute Zusammenstellung in der Botschaft auf Seite 14ff.

Zur Höhe unserer Gebühren kann gesagt werden, dass diese gegenüber den aufgeführten Staaten als bescheiden einzustufen sind. Ihre Kommission ist mit dem Bundesrat der Meinung, dass die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette ein gutes Instrument darstellen, um auch von den ausländischen Strassenbenützern einen Beitrag an die schweizerischen Strassenkosten zu erhalten. Umgekehrt zeigen auch die meisten Nachbarländer, dass sie mit ihren Abgaben eine verursachergerechte Strassenfinanzierung anstreben. Es ist keineswegs so, dass wir hier einen Alleingang proben.

Es wird auch aufgeführt, dass Retorsionsmassnahmen, von denen die Gegner immer wieder sprechen, bis heute nicht eingeführt worden sind. Das wurde uns in der Kommission bestätigt, und weiter, dass die schweizerischen Lastwagenfahrer für

Fahrten im Ausland die Abgaben anteilmässig zurückfordern können.

Der Bundesrat beschloss am 26. April dieses Jahres die Ablösung der heute geltenden Strassenbenützungsabgaben durch leistungsabhängige und zweckgebundene Abgaben. Dabei soll die Schwerverkehrsabgabe im Grenzverkehr flexibler ausgestaltet werden. Der Bundesrat will die neuen Strassenbenützungsabgaben auch mit den entsprechenden Vorhaben der EG bestmöglich abstimmen.

All dies sind Gründe genug, heute zu den beiden Initiativen nein zu sagen. Es gilt, die Zeit bis 1994 zu nutzen, um das Vorhaben des Bundesrates zu realisieren. Ich bitte Sie im Namen der einstimmigen Kommission, beide Initiativen abzulehnen.

**Le président:** Nous ouvrons une discussion générale sur les deux initiatives. La parole est donnée d'abord aux membres de la commission.

**M. Cavadini:** Les deux initiatives populaires dont nous nous occupons ont assurément une histoire commune mais, aujourd'hui, leur résonnance nous paraît distincte. Si nous abordons d'abord celle qui demande la suppression de la vignette autoroutière, nous constaterons que le peuple, dans son ensemble, n'est pas indigné par cette perception qui avait soulevé, à l'origine, bien des protestations; on considère même qu'il s'agit d'une modique redevance, qui est loin d'équivaloir, dans son montant, aux péages qui sont perçus souvent sur les autoroutes des pays voisins. On admet que cette vignette ne constitue pas une lourde pénalisation de l'utilisation de l'automobile, bref, on s'en accommode et nous croyons qu'on peut, ici, recommander le rejet de l'initiative.

Toutefois, si nous envisageons la proposition qui vise à supprimer la taxe sur le trafic poids lourds, nous dirons qu'elle nous paraît mieux fondée. Pourquoi? Il faut se souvenir des conditions dans lesquelles cette taxe a été introduite, et aussi dans quel climat passionnel elle l'a été. Le Conseil fédéral rappelle qu'on songeait d'abord à équilibrer un compte routier déficitaire. Remarquons – en passant – que les derniers chiffres dont nous disposons concernant ce fameux compte routier, remontent à 1985, ce qui commence à être un peu lointain. On voulait ensuite améliorer les finances fédérales, ce qui était louable. Mais pouvons-nous aujourd'hui prétendre que les raisons originelles sont encore pertinentes? Nous savons tous, ici, que les recettes des redevances routières ne sont pas affectées. Leur lien avec le compte routier n'est – au reste – pas établi.

Ce qui nous gêne plus encore, ce sont les réactions provoquées par la perception de cette taxe, face aux autres pays européens. On a rappelé que la question de la limitation du poids total des camions de 40 tonnes faisait déjà de sérieuses difficultés. La Communauté économique européenne fait valoir la gêne qu'entraîne de plus une taxe qui ne nous rapproche guère de l'Europe. On sait enfin que, fréquemment, les contrôles douaniers étrangers sont plus minutieux, quand ils ne sont pas chicaniers, à l'égard des véhicules suisses. Est-ce une mesure de rétorsion? Nous ne pouvons pas l'exclure.

Sentant bien les difficultés, le Conseil fédéral donne un dernier argument pour recommander le rejet de l'initiative. Il convient – dit-il – de maintenir la taxe pour augmenter l'attractivité du transport par rail. On admettra que l'argument est imparable. On pourrait, à la limite, alourdir encore la taxe, multiplier les chicanes routières, bref, rendre le trafic encore plus difficile pour accroître la séduction de l'offre du rail. Nous sommes là, Monsieur le Conseiller fédéral, très loin du compte routier.

Faut-il accepter l'initiative? Hélas non, car il n'est pas possible d'aménager rapidement une autre politique, les incertitudes européennes, les négociations entreprises – que nous saluons – les initiatives populaires pendantes, tout nous conduit à voir que nous ne pourrions, dans les quelques mois qui viennent, réaménager rationnellement l'imposition du trafic. D'autre part, en 1994, la validité de cette disposition aura vécu, c'est dire qu'il est urgent d'attendre et c'est donc sans enthousiasme et avec résignation que nous acceptons la proposition fédérale.

**Küchler:** Auf den ersten Blick schienen die beiden Initiativen sehr verlockend zu sein, könnten doch damit Steuern eingespart werden. Doch bei näherer Kontrolle und Prüfung der Vorlage in der Kommission haben sich gewichtige Argumente ergeben, die offensichtlich gegen die Abschaffung der beiden Abgaben sprechen.

Argumente, die gegen die Initiativen sprechen, liegen vor allem auch in der Kontinuität unserer schweizerischen Verkehrspolitik. Volk und Stände haben sich 1984 in einem Volksentscheid klar für diese Abgaben ausgesprochen: Das Ständemehr war bei der Schwerverkehrsabgabe 13 ganze und 5 halbe Stände für und 7 1/2 Stände gegen die Schwerverkehrsabgabe. Bei der Autobahnvignette war das Ständemehr noch eindeutiger, indem sich 13 ganze und 6 halbe Kantone für die Einführung der Vignette und bloss 7 Stände dagegen ausgesprochen haben.

Zu den Argumenten gegen die beiden Initiativen.

1. Die beiden Abgaben haben sich inzwischen gut eingespielt und können auch ordnungsgemäss erhoben werden. Die vorzeitige Aufhebung der Strassenbenützungsabgaben würde also der politisch erwünschten Kontinuität krass widersprechen.

2. Die Kostendeckung: Der Kommissionspräsident hat darüber bereits kurze Ausführungen gemacht. Die Kostendeckung ist nach wie vor in der Strassenrechnung nicht gegeben. Das heisst, wir haben nach wie vor eine Unterdeckung von etwa 9 Prozent oder 400 Millionen Franken zu verzeichnen, und zwar inklusive Erträge der Schwerverkehrsabgabe und der Vignette. Diese Tatsache konnte denn auch von den beiden Herren, die von der Kommission eingeladen waren, nämlich von Herrn Böhi und von Herrn Fischer von der Astag, nicht widerlegt werden. Aber dank den Strassenbenützungsabgaben leisten auch die ausländischen Benutzer einen Beitrag an unsere Strassenkosten. Dass der Verkehr die von ihm verursachten Kosten decken soll, ist meines Erachtens eine alte, aber zugleich auch eine sinnvolle Forderung in wirtschaftlicher Hinsicht. Und dank dem Verhandlungsgeschick unseres Bundesrates konnten bis heute eigentliche, gravierende Retorsionsmassnahmen des Auslands immerhin vermieden werden, wie uns in der Kommission versichert wurde.

3. Die Harmonisierung mit dem Ausland: Unsere Abgaben liegen nicht quer zu Europa, wie immer wieder behauptet wird, im Gegenteil. Man denke an die Absichten der EG zur Einführung einer Schwerverkehrsabgabe und an die verhältnismässig höheren Autobahngebühren für die Personewagen etwa in den umliegenden Ländern Frankreich, Italien und Oesterreich.

Speziell gegen die Abschaffung der Schwerverkehrsinitiative spricht vorweg die bestehende Unterdeckung. Sollten wir diese Abgabe abschaffen, würde sich eine Unterdeckung von sogar 25 Prozent ergeben, das bedeutet einen Anstieg von heute 46 auf rund 155 Millionen Franken. Es ist eine weitere Tatsache, dass die EG-Kommission bereits per 1. Januar 1993 eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einführen will. Die Abgabe soll nach dem Territorialitätsprinzip und zur Deckung der Wegekosten erhoben werden.

Schliesslich weise ich darauf hin, dass auch unser Nachbarstaat Bundesrepublik Deutschland eine Schwerverkehrsabgabe, voraussichtlich bereits ab kommendem Jahr, einzuführen gedenkt. Die Abgabe ist meines Erachtens auch sinnvoll, um die Konkurrenzachteile der Bahn etwas zu mildern. Wir haben gerade vorhin eine längere Debatte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs geführt. Bei jeder Gelegenheit sprechen wir von «gleich langen Spiessen» für Schiene und Strasse. Wenn wir die Verkehrsabgabe abschaffen, bevorzugen wir wiederum ganz eindeutig den privaten Strassenverkehr.

4. Was spricht gegen die Abschaffung der Autobahnvignette? Auch hier resultierte wiederum eine Erhöhung der Unterdeckung der Strassenrechnung um rund 12 Prozent, das heisst von 300 Millionen auf 441 Millionen. Es genügt ferner der Hinweis auf die verschiedenen umliegenden Staaten: In Frankreich, Oesterreich und Italien werden bereits heute weit höhere Autobahn- oder Tunnelgebühren erhoben als in der Schweiz. Merkwürdigerweise geben diese weit höheren Gebühren eigentlich zu keinen namhaften Diskussionen Anlass.

Unsere Autobahngebühren sind in der Tat massvoll, wenn wir sie mit jenen der vorerwähnten Nachbarstaaten vergleichen. Die Vignette hat sich im übrigen gut eingespielt. Sie ist in der Zwischenzeit so selbstverständlich geworden wie die jährliche Abgaskontrolle. Reaktionen des Auslandes auf die Nationalstrassenabgabe gibt es auf jeden Fall keine mehr, und überdies können wir feststellen, dass sich die Auswirkungen auf den Fremdenverkehr eigentlich sehr, sehr in Schranken halten.

Wenn wir schon bei der Neugestaltung der Bundesfinanzen immer wieder nach Kompensationsmöglichkeiten aller Art Ausschau halten, dann sollten wir doch heute nicht leichtfertig auf diese bestehenden Einnahmen – allein für die Vignette sind es ungefähr 141 Millionen Franken jährlich – verzichten. Ein Letztes: Der Bundesrat will und soll die Uebergangszeit bis 1994 nutzen, um bei den geltenden Abgaben Verbesserungen anzubringen, d. h. um sie möglichst EG-kompatibel zu machen. Beide Abgaben sollen neu zweckgebunden erhoben werden. Die Schwerverkehrsabgabe soll meines Erachtens neu leistungsabhängig ausgestaltet werden, damit auch die ausländische Kritik möglichst zum Verstummen gebracht und entkräftet werden kann.

Der Bundesrat will noch diesen Herbst – so wurde uns in der Kommission versichert – in einem diesbezüglichen Vernehmlassungsverfahren an die Kantone und an die interessierten Verbände gelangen. Auch unter diesem Aspekt wäre es meines Erachtens unklug, diese Abgaben heute aufzuheben, um sie in einem späteren Zeitpunkt vielleicht mit Ach und Krach wieder einführen zu müssen. Lassen wir die heute bestehenden Strassenbenützungsabgaben gleichsam als Pfand – der Ausdruck wurde heute schon von Herrn Kollege Danoth gebraucht – in der Hand des Bundesrates, damit er seine Gesamtverkehrskonzeption gegenüber der EG effizienter durchsetzen kann.

In diesem Sinne möchte ich Sie – zusammen mit der einstimmigen Kommission – um Ablehnung der beiden Initiativen ersuchen.

**Zumbühl:** Auch ich halte es bei beiden Vorlagen mit dem bundesrätlichen Antrag. Ich danke dem Bundesrat, dass er die Verwerfung der Initiative empfiehlt und keinen Gegenvorschlag stellt. Es hätte gerade noch gefehlt, dass wir mithelfen würden, einen fünfjährigen, klaren Volksentscheid mitten in seiner Gültigkeitsdauer abzusetzen! Etwas Kläreres – das ist ja bereits gesagt worden – als diesem Entscheid kann man sich überhaupt nicht vorstellen: Vignette 53 Prozent Ja, Schwerverkehr 58 Prozent Ja, wobei einzelne Kantone, wie Uri und Tessin, der Vignette sogar mit 68 Prozent zugestimmt haben. Dabei ist zu beachten, dass die Gegner der Vorlagen am längeren Hebel sassen. Die wichtigen Verbände hatten Geld für die Propaganda, während die Befürworter niemanden fanden, der ihnen unter die Arme greifen konnte, denn für Abgaben lassen sich begreiflicherweise keine Lobbies finden. Um so beachtenswerter ist der Volksentscheid von 1984. Für die damaligen Befürworter an der Front blieb die Genugtuung: «In unserem Land ist es noch möglich, eine Volksabstimmung auch ohne Geld zu gewinnen, es braucht nur die Ueberzeugung und den vollen Einsatz.»

Die Gegnerschaft von damals hat alles, was möglich war, ins Feld geführt: vom Bankrott des einzelnen Automobilisten bis zum völligen Zusammenbruch des Tourismus in der Schweiz, von den unvorstellbaren Vergeltungsmassnahmen des Auslandes, welches ja schon längst kassiert hatte, bis zum totalen Ruin des Transportgewerbes. Glücklicherweise ist von all dem nichts eingetreten. Heute verschansen sich die Befürworter der Initiative wieder hinter der EG 92.

Ja, es gäbe noch vieles, Gereimtes und Ungereimtes, zu sagen, welches im Nachgang dieser Abstimmung stattgefunden hat und passiert ist. Aber man muss nicht immer alles sagen, damit man noch etwas zu sagen hat! Auch aus lauter Höflichkeit möchte ich keine alten Platten aufwärmen.

Ich meine mit dem Bundesrat, wir sollten den Ablauf der Massnahmen im Sinne von Strassengebühren bis 1994 abwarten. Bundesrat und Parlament können dann aufgrund einer zehnjährigen Erfahrung und in Berücksichtigung der aktuellen

Lage – EG usw. – eine neue Vorlage einbringen. Das heisst für mich, die Initiative Böhi – mit «Feuerunterstützung» der Automobilverbände und der ihnen nahestehenden Organisationen bzw. Verbände – soll abgelehnt werden. Nach meiner Ansicht hat man die Massstäbe mit dieser Initiative völlig verloren. In der Geschichte unserer Demokratie dürfte es einmalig sein, dass ein klarer Volksentscheid von einiger Tragweite nur fünf Jahre alt werden darf.

Ich meine, jede Aktivität der Betagten ist zu begrüssen. Glücklich, wer als Senior einem Hobby frönen kann. Die einen als Bastler, die andern als Sportler, Wanderer oder als Musizierende. Der immer junge, initiative Herr Böhi hat eine etwas seltene Art gewählt: das Lancieren von Initiativen. Dies erhält ihn jung, und er kann damit noch andere Betagte in Schwung bringen, und damit kann das Ganze doch noch einen Sinn haben. Herr Böhi wird mir diese etwas übermüdige Bemerkung nicht übelnehmen. Ich hoffe es. Ich bewundere seine Vitalität und seinen Einsatzwillen. Im übrigen haben wir trotz aller Gegensätzlichkeit der Meinungen auch einen gemeinsamen Berührungs punkt. Er heisst: *pro senectute. (Heiterkeit)*

Ich möchte noch kurz darauf hinweisen, dass sich die Verkehrsabgaben laut Botschaft, Seite 17, auf rund 300 Millionen Franken pro Jahr belaufen. In diesem Zusammenhang möchte ich an die Adresse aller Vergesslichen folgendes sagen: Vor fünf und mehr Jahren waren 300 Millionen noch Geld, besonders in den Zeiten der roten Zahlen in der Bundesrechnung. Allen Einwänden und Ausreden zum Trotz bin ich der Meinung, diese 300 Millionen Franken werden unserer Staatskasse auch weitere Jahre noch gut tun.

Ich empfehle auch Ihnen und bitte Sie, dem Antrag des Bundesrates und der gesamten Kommission zu folgen.

**Hunziker:** Ich bin etwas erstaunt über den euphorischen Ton in dieser Debatte. Man könnte wirklich meinen, das nationale Glück fundiere in der Schwerverkehrssteuer und in der Vignette. Wenn ich die beiden Initiativen ebenfalls ablehne, dann aus Respekt vor dem Volksentscheid von 1984, aber nicht etwa, weil ich mit der neulich bekundeten Idee des Bundesrates, diese beiden Abgaben auch über die zehn Jahre hinaus zu verlängern, einverstanden wäre.

Sowohl der Bundesrat als auch die verschiedenen Votanten erwecken den Eindruck, das Ausland habe sich mit der Schwerverkehrssteuer abgefunden. Dem ist nicht so. Die EG drängt auf allen Ebenen und bei jeder Konferenz vor allem immer wieder auf den 40-Tonnen-Korridor und die Abschaffung der Schwerverkehrssteuer. Das erste können wir bis auf weiteres nicht realisieren. Wenn wir jetzt auch noch die Schwerverkehrssteuer verewigen, wie das der Bundesrat angekündigt hat, der ein Vernehmlassungsverfahren dazu eröffnen will, wird es für uns immer schwieriger, uns mit Europa und insbesondere mit der EG zu arrangieren.

Der Bundesrat erklärt in der Botschaft, die Beibehaltung der beiden Abgaben sei «notwendig» und «sinnvoll». Das hat der Bundesrat schon 1984 erklärt und gleichzeitig auch, dass mit Retorsionen nicht zu rechnen sei. Ich möchte nach diesen vier Jahren zur Schwerverkehrssteuer eine kurze Bilanz ziehen. Es stimmt nicht, dass keine Retorsionen hätten erwartet werden müssen. Mahnende Stimmen sind überhört worden. Heute steht fest, dass Retorsionen stattgefunden haben. In nicht weniger als 13 Ländern zahlt der Schweizer heute Retorsionsabgaben, also Gebühren irgendeiner Art, welche nur gerade gegen Schweizer erhoben werden. Da kann man doch nicht sagen, es seien keine Retorsionen ergriffen worden. Ich glaube vielmehr, dass man im Vorfeld der Volksabstimmung entweder die schon damals warnenden Stimmen im Ausland falsch beurteilt oder, weil sie referendumspolitisch unbequem waren, einfach «vergessen» hat.

Wie sieht es mit dem finanzpolitischen Aspekt aus? Das Lied der darbenden Bundeskasse und der sich abzeichnenden sehr negativen Entwicklung im Falle der Verwerfung der beiden Vorlagen, ist damals laut gesungen worden. Man hat gesagt, es würden 150 Millionen Franken Schwerverkehrssteuern in die Bundeskasse fliessen. Davon hätten die Schweizer 90 Millionen Franken und die Ausländer 60 Millionen Franken

zu berappen. Wie sieht das für die letzten vier Jahre aus? Ich habe mir die Zahlen herausschreiben lassen:

1985 beliefen sich die Bruttoeinnahmen auf 111,7 Millionen Franken, und von diesen 111 Millionen waren blosse 16 Millionen von Ausländern;

1986: Bruttoeinnahmen 116 Millionen, von Ausländern 17 Millionen (ich nenne runde Zahlen);

1987: Bruttoeinnahmen 120 Millionen, von Ausländern 18 Millionen;

1988: Bruttoeinnahmen 125 Millionen, von Ausländern 23 Millionen.

Also: In keinem Jahr betrug der Anteil der Einnahmen von Ausländern auch nur 20 Prozent! Die einfache Folgerung – wie das übrigens schon damals von Skeptikern vorausgesagt worden ist –: vor allem die Schweizer zahlen auf Schweizer Strassen Schwerverkehrssteuern, nicht die Ausländer.

Es ist auch wieder von der Kostendeckung geredet worden. Ich bin froh, dass niemand gesagt hat, er kenne sie genau. Es wird heute immerhin zugestanden, dass eine Kostendeckung sehr schwierig zu berechnen ist. Je nachdem, welchen Zahlen Sie glauben, liegt sie irgendwo zwischen 92 und 97 1/2 Prozent. Nennen Sie mir die Bereiche in unserer Bundespolitik, wo die Verursacher einen so hohen Deckungsgrad erbringen! Ich finde es richtig, dass sie es müssen, aber man darf die Kostendeckung nicht als Begründung für die Verewigung der Schwerverkehrssteuer anführen. Weil man eingesehen hat, dass man mit diesem Argument nicht mehr durchkommt, redet man nun von der Anrechnung der sozialen Kosten. Aber auch diese kann niemand quantifizieren. Doch! Jemand glaubt es zu können: Der Verkehrs-Club der Schweiz hat Zahlen – fast bis hinter das Komma genau – veröffentlicht. Alle anderen Organisationen – auch der Stab der Gesamtverkehrs konzeption – haben sich dazu ausserstande erklärt. Wenn man schon die sozialen Kosten berücksichtigen will, müsste man auch den sozialen Nutzen miteinbeziehen. Das ist doch keine Rechnung: Auf der einen Seite werden nicht quantifizierbare Zahlen als Argumente herangezogen, auf der anderen Seite wird der soziale Nutzen völlig ignoriert!

Ich meine, dass unsere dauernden Bekenntnisse, europäf hig zu werden, Lippenbekenntnisse sind. Wir beteuern laufend, wir wollten unsere Gesetzgebung und unsere Politik – heute geht es um die Verkehrspolitik – so gestalten, dass sie ins zukünftige europäische Bild passt; aber jedesmal, wenn es um einen konkreten Einzelfall geht, finden wir wieder eine helvetische Sonderlösung, wieder einen explizit eidgenössischen Gang. Ich glaube, dass wir uns auf diese Art unseren Weg nach Europa – auch wenn wir der EG nicht beitreten können oder wollen – zusätzlich über Gebühr erschweren. Diesen Entscheid des Bundesrats, schon jetzt – nach vier Jahren und vor der Abstimmung – zu sagen, dass wir die Geltungsdauer der Abgabe über zehn Jahre hinaus verlängern wollen, begreife ich nicht. Offenbar sind referendumspolitische und taktische Ueberlegungen bei den bundesrätlichen Behandlungen nicht besonders hoch im Kurs.

Ich kann mir auch vorstellen, dass andere Entscheidungen der Verkehrspolitik – ich nenne nur den Tempoen tscheid – in breiten Kreisen ebensowenig verstanden werden. Ich kann mir auch vorstellen, dass nicht nur breite Kreise, sondern Herr Buridesrat Ogi selber manchmal über die Beschlüsse des Bundesrats in der Verkehrspolitik nicht hell begeistert ist.

Zum Schluss möchte ich sagen, dass ich diese beiden Initiativen ablehne. Ich habe Ihnen dargelegt warum; aber ich werde dann antreten, wenn es darum geht zu verhindern, dass eine Abgabe, die in dieser Art in keinem einzigen Land vorhanden ist und die uns noch weiter disintegriert, verewigt werden soll.

**M. Delalay:** Dans ce débat sur les initiatives pour la suppression des taxes routières, je ne me situerai pas dans le camp du Conseil fédéral comme, tout à l'heure, pour l'initiative de l'Alliance des indépendants, malgré le consensus remarquable de la commission. Acceptez que se fasse entendre une voix légèrement discordante dans ce concert qui murmure si docilement son approbation aux impôts spéciaux!

Je relève d'emblée que le message présenté aux Chambres, par ailleurs fort bien documenté, contient quelques perles

qu'on ne saurait passer sous silence. Il affirme en effet que, s'agissant de justifier cet impôt spécial: «une fois les difficultés initiales surmontées, les usagers se sont habitués à s'acquitter des redevances routières et leur perception ne pose plus de problème». Voilà une bien étrange argumentation en raison d'abord de l'autosatisfaction étonnée devant la docilité des contribuables.

En outre, peut-on dire sérieusement qu'un patient qui s'habitué à son mal renonce du même coup à la guérison et que ses proches sont légitimés, en toute bonne conscience, à lui refuser les soins qui amélioreraient son état? Non, de tels arguments démontrent simplement l'absence de motifs objectifs pour justifier ce prélèvement de caractère purement fiscal.

Une autre contradiction se situe à la page 19 du message. Il y est confirmé que les régions de montagne et périphériques enregistrent souvent des coûts de transport plus élevés qu'ailleurs, ce qui tombe sous le sens. Pourtant, quelques lignes plus loin, tombe la conclusion inattendue après de telles prémisses, que la redevance sur le trafic des poids lourds n'exerce aucune influence directe sur ces disparités d'origine structurelle. Pour être au clair, j'ai préféré interroger les gens habitant à 30 ou 40 km de la gare la plus proche. Ils sont d'un tout autre avis et je les crois lorsqu'ils affirment avec plus de logique que, si ces taxes ne sont pas à l'origine des disparités économiques, elles y contribuent très largement, car il faut rappeler que les taxes routières, qui n'ont pas enlevé un seul véhicule sur nos routes, restent des impôts spéciaux, acceptés, il est vrai, par le peuple pour dix ans. Mais, ils l'ont été parce qu'il leur avait été affirmé – comme l'a dit M. Hunziker tout à l'heure – avec les mêmes approximations que l'on retrouve dans le message actuel, qu'il ne fallait pas s'attendre à des mesures de représailles de la part de l'étranger qui, d'ailleurs, allait acquitter une grande part de la redevance totale. Or, on l'a répété ce matin, dans treize pays, les Suisses font aujourd'hui l'objet de mesures de rétorsion par le biais d'impôts spéciaux, perçus seulement auprès de nos ressortissants. Ensuite, les étrangers n'acquittent en fin de compte que le 17 pour cent de la taxe sur les poids lourds.

Dans ces conditions, je suis surpris que la commission ait retenu l'argument que ces taxes sont compatibles avec notre volonté de nous approcher de l'Europe. C'est le contraire qui est exact. Notre impôt routier est contesté par nos partenaires et nos déclarations quant à la nécessité d'harmoniser notre législation n'y changent strictement rien. Elles restent des déclarations d'intention et nous faisons exactement le contraire de ce que nous proclamons.

Enfin, le message affirme, sur la base d'un ancien compte routier, que le trafic automobile ne couvre pas ses coûts. Si nous répartissons simplement les coûts du trafic routier sur les véhicules étrangers également, et que nous comptons les intérêts sur les sommes accumulées au titre de droit de douane sur les carburants, le compte routier présente une image bien plus positive. Quant aux coûts sociaux qu'on veut lui imputer, ils ne se justifient que si on lui bonifie aussi les indemnités pour sa contribution à l'économie générale et pour l'armée.

Pour conclure, je m'abstiendrai du vote en ce qui concerne la vignette autoroutière, considérant que nous n'acquittons pas de péage et que les étrangers versent effectivement près de la moitié des sommes encaissées. S'agissant de l'impôt sur les poids lourds, je voterai l'initiative et je vous propose d'en faire autant, la démonstration n'ayant pas été apportée qu'il est nécessaire à la couverture des coûts, et étant donné que la mesure est contraire à notre politique d'intégration.

**M. Ducret:** J'ai cru que je serais tout seul, comme ces sentinelles perdues que l'on jetait hors des villes pour voir si l'ennemi allait leur tirer dessus et, heureusement, je me retrouve en excellente compagnie puisque MM. Hunziker et Delalay partagent mon avis. Je crois que nous ne serons pas seuls. Aujourd'hui, nous ne sommes peut-être pas nombreux, mais devant le peuple nous serons davantage, à juste titre.

Je ne peux pas accepter que l'on fasse une relation entre la vignette et le péage sur les autoroutes. C'est complètement absurde. Je prie M. Ogi et mes collègues de bien vouloir m'excuser de faire ce genre d'affirmation, mais les autoroutes à péage

sont privées, mises en concession auprès de sociétés indépendantes qui financent, grâce à leurs capitaux, pendant trente ans leur construction et leur exploitation. Ensuite, elles reviennent gratuitement aux Etats. En France, on pense qu'une fois le délai de ces concessions terminé les péages tomberont. C'est une vision tout à fait possible.

Mais, comment les autoroutes suisses ont-elles été payées? L'auriez-vous oublié? Leur coût a été complètement couvert, même au-delà, puisqu'il y a 2,2 milliards de francs de réserve – à la fin de cette année il y en aura probablement 2,5 milliards, contrairement aux prévisions des finances fédérales – avec des prélèvements sur les carburants. La vignette est un deuxième paiement. On a payé une fois et on paie une deuxième fois. Cette situation est inacceptable. On voit bien qu'elle a été infligée comme une punition. Il fallait punir les automobilistes!

Si véritablement il s'agissait d'une question d'argent et non de principe, il eût suffi d'ajouter un prélèvement de 2 centimes sur les carburants et on aurait encaissé la même somme, sans aucun travail administratif. Il n'y aurait ni un, ni deux, ni douze fonctionnaires. Il n'y aurait pas eu la nécessité de se rendre à un guichet pour payer une vignette. Il aurait été inutile de la fabriquer et on n'aurait pas eu besoin de l'imposer aux étrangers à nos frontières.

L'accueil suisse à la douane est superbe. Il y a quelque temps, je suis arrivé à Bâle et la première vision de la Suisse passait certes par la douane comme dans tous les pays où l'on rentre, mais aussi par un chemin déterminé pour ceux qui n'avaient pas encore acheté leur vignette. Aucun pays au monde ne vous reçoit comme cela. Dans les autres, vous pouvez prendre les routes normales sans vous acquitter d'un péage. J'imagine que dans la future gare douanière qui sera construite à Bardonnex il en ira de même. Donc punition!

Dans un pays de tourisme, ce prélèvement ressemble terriblement à une taxe de séjour, les 1,80 francs, les 2,30 francs, les 3,10 francs avec lesquels l'office du tourisme local installe des bancs sur lesquels est inscrit: «Offert par l'office du tourisme». Ce n'est pas une méthode d'accueil digne d'un pays touristique. C'est absurde, surtout pour le rendement qui en découle. Je souhaite vivement que le peuple suisse se rende compte de l'erreur que nous faisons vis-à-vis de nos voisins.

Que les cantons ajoutent donc 25 ou 30 francs sur l'impôt auto. Le résultat sera le même. Il n'y aura aucune influence sur le trafic, contrairement à ce que l'on a pu penser, et on épargnera au moins ces étrangers dont notre industrie touristique dépend puisqu'elle assure largement l'équilibre de notre balance commerciale. Nous avons pris ce risque à tort.

La taxe sur les poids lourds, elle, est la mise à l'amende permanente de gens accomplissant un travail efficace: les transporteurs routiers. L'intervention de M. Küchler, tout à l'heure, m'étonnait. Lorsque l'on sait l'effort que nous accomplissons en faveur des paysans de montagne qui ont des revenus qui ne sont pas tellement inférieurs à ceux d'un propriétaire de poids lourd individuel, on ne devrait pas oser prendre à ce dernier 3000 francs par année, d'autant qu'il paie déjà le diesel le plus cher d'Europe – du moins comparativement aux pays qui nous entourent – qu'on lui interdit de dépasser le poids total de 28 tonnes, et qu'il a le camion le plus coûteux puisque – vous ne l'ignorez certainement pas – dans notre pays le rapport poids/puissance (rapport entre le moteur et la charge utile) est le plus élevé. Les camionneurs doivent acquérir des véhicules avec de très gros moteurs, parce que les routes montent et qu'il faut éviter d'encombrer le trafic.

Cette mise à l'amende du transport routier est, à mes yeux, inadmissible. En quel nom a-t-on commis cette grave injustice? MM. Hunziker et Delalay ont très clairement indiqué que c'est au nom des Chemins de fer fédéraux; quelle aimable plaisanterie! Il n'y a pas un seul kilo qui a passé de la route au rail grâce à cette taxe. Ce sont uniquement 120 millions de francs qui sont entrés dans la caisse fédérale.

Dans le message, on oublie totalement qu'ils comprennent environ 30 millions d'impôts communaux, cantonaux et fédéraux. Le rendement de la taxe poids lourds n'est pas de 120 millions. Il ne dépasse pas 90 millions puisque cette taxe est déductible dans le cadre des frais généraux d'une entre-

prise et que, de ce fait, l'impôt sur le bénéfice est réduit d'autant. Ce dernier figure dans les recettes des cantons, des communes et de la Confédération. Il n'y a donc pas 120 millions de plus dans la caisse fédérale, mais probablement 110 millions et environ 20 millions de moins dans les caisses des cantons et des communes. On a complètement oublié cet élément.

Je n'ai jamais compris l'impôt sur les autocars: 500 francs par année. Je souhaite obtenir des explications. Certes, cela n'est pas trop cher, mais qu'elle en est la raison? Un autocar est indiscutablement un transport public, même s'il n'est pas affilié à une société urbaine de transports publics. 40 ou 50 personnes dans un véhicule représentent tout de même un avantage par rapport au trafic automobile. C'est surtout aussi un moyen de transport accessible aux personnes âgées. Le voyage en autocar permet d'atteindre des sites non desservis par le chemin de fer.

Le transport en autocar est le moins dévoreur d'énergie par passager. Pour un avion, il faut six litres aux cent kilomètres par siège-passager, pour le TGV, quatre litres aux cent kilomètres par siège-passager, pour nos braves CFF, il faut encore deux litres aux cent kilomètres par siège-passager et pour un autocar, moins d'un litre. Le moyen le plus économique, le moins gênant et le plus à la disposition des gens modestes fait l'objet d'une surtaxe. Quels arguments défendent la taxe de 500 francs pour les autocars, dont d'ailleurs les véhicules des PTT et des collectivités publiques ne s'accordent pas? Ces taxes sont le reflet d'injustices tout à fait prodigieuses.

Je me prononcerai bien entendu contre les arrêtés fédéraux, qu'il s'agisse de celui se rapportant à la vignette et de celui concernant la taxe poids lourds. Je ne propose pas d'amendement, car je ferais perdre du temps à ce conseil. J'arrête mon discours ici, mais j'espère que j'ai élargi votre réflexion.

La mise à l'amende des gens qui, dans ce pays, travaillent dur au service de la collectivité est représentée par la taxe poids lourds. Si vous la maintenez, sachez ce que vous faites. J'espérez bien que le peuple la supprimera.

**Bundesrat Ogi:** Trotz den beiden letzten Voten möchte ich Sie bitten, diese beiden Initiativen abzulehnen.

Wir dürfen zum heutigen Zeitpunkt diese Übung nicht abbrechen. Das wäre das Falscheste, das wir tun könnten. Das Volk hat vor einigen Jahren diesen beiden Bundesbeschlüssen zugestimmt, und wenn wir diese Übung hier auf halber Strecke abbrechen würden, gäben wir mit Blick auf die internationalen Verhandlungen, die noch anstehen, ein Pfand aus der Hand. Aber ich möchte Ihnen gleichwohl noch drei Gründe des Bundesrats erläutern, die dazu geführt haben, die beiden Initiativen von Herrn Böhi abzulehnen.

Es ist zunächst einmal die Kostendeckungsfrage. Zweitens ist es die Abstimmung mit dem Ausland: Die Botschaft sagt allerhand darüber aus. Man kann diese Zahlen in Frage stellen, aber sie stimmen. Und drittens ist es die Kontinuität in der Verkehrspolitik: Von einigen Herren wurde diese Kontinuität angesprochen. Wir können jetzt nicht aufhören: Diese zehn Jahre müssen wir absolvieren.

1. Zur Kostendeckung. Dass der Verkehr die von ihm verursachten Kosten decken soll, ist eine alte Forderung. Sie ist volkswirtschaftlich auch sinnvoll. Massgebend für die Berechnung dieser Kostendeckung ist die Strassenrechnung, die – ich weiß es, Herr Ständerat Hunziker – von verschiedenen Seiten kritisiert wird. Aber sie wurde – so hat man mir gesagt – von klugen Köpfen ausgeheckt, und ich weiß auch, dass viele Kreise die Strassenrechnung kritisieren, weil das auch eine Taktik ist, etwas nicht einzusehen. Diese Strassenrechnung wurde in den achtziger Jahren erstellt und seither von der Kommission Nydegger teilweise revidiert. Auch wurde eine verfeinerte Methode eingeführt. Das Resultat, das diese Strassenrechnung 1985 ergeben hat, ist eine Unterdeckung von 400 Millionen Franken oder 9 Prozent. Bei diesem Ergebnis sind die Einnahmen aus Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette insgesamt berücksichtigt.

In der bestehenden Strassenrechnung werden den Einnahmen aus dem Strassenverkehr nur die reinen Wegkosten, also die Aufwendungen für den Bau und Unterhalt der Strassen, gegenübergestellt. Für die Benutzung der Strassen durch die

nichtmotorisierten Verkehrsströme werden auf der Aufwandsseite entsprechende Abzüge vorgenommen. Die sogenannten externen oder sozialen Kosten, wie sie Herr Ständerat Hunziker erwähnt hat, sind nicht berücksichtigt: die Unfallfolgekosten, die Kosten für Umweltschäden usw. Sie sind in der Botschaft aufgeführt. Trotzdem besteht heute eine deutliche Unterdeckung. Bei einem Verzicht auf die heutigen Strassenbenützungsabgaben würde sich der Deckungsgrad zusätzlich verschlechtern. Beim Schwerverkehr würde eine Unterdeckung von rund 25 Prozent, beim Personenverkehr eine solche von etwa 12 Prozent entstehen. Die fehlende Kostendeckung ist ein Hauptargument, weshalb man auf Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette zum heutigen Zeitpunkt nicht verzichten darf.

Herr Ducret, zu den 2 Rappen, die Sie vorgeschlagen haben: Im Zusammenhang mit der Ablösung der Schwerverkehrsabgabe bin ich bereit, diese Frage zu prüfen. Damals wurde sie auch geprüft: sie wurde abgelehnt. Ich habe im heutigen Zeitpunkt auch etwas Mühe zu verstehen, warum sie abgelehnt wurde; sie hätte das Ganze sicher erleichtert. Sie hätte verhindern können, dass Autofahrer aus Staaten, die keine Vignette kennen, einen sogenannten Eintrittspreis bezahlen müssen. Aber – wie gesagt – wir werden die von Ihnen vorgetragenen Ideen prüfen. Die Praktikabilität wird dann entscheidend sein für die Frage, ob diese zum Teil guten Ideen realisierbar sind oder nicht.

2. Zur Notwendigkeit der Abstimmung von Schwerverkehrsabgaben und Autobahnvignetten mit dem Ausland.

Die Abgaben sind massvoll, da können Sie sagen, was Sie wollen. Von Retorsionsmassnahmen im rechtlichen Sinn, Herr Ständerat Hunziker, kann man nicht reden. Oder: Diese Retorsionsmassnahmen im rechtlichen Sinn sind uns nicht bekannt. Es trifft zwar zu und ist Tatsache, dass für schweizerische Transporte seit 1985 in einigen europäischen Ländern die im nationalen Recht vorgesehenen Steuern oder Gebühren bezahlt werden müssen. Dabei handelt es sich in den meisten Ländern um eine Aufhebung bisheriger Abgabefreiungen auf Gegenseitigkeit. Auf dem Verhandlungswege konnten wir erreichen, dass angedrohte Retorsionsmassnahmen nicht eingeführt oder spiegelbildlich ausgestaltet worden sind. Ein Problem haben wir heute mit Frankreich. Sie wissen, Frankreich hat die Absicht, die «taxe compensatoire» auf den 1. Januar 1990 einzuführen; aber wir hoffen, dass wir auch hier auf dem Verhandlungswege eine Lösung finden werden.

Vielelleicht noch etwas zum Wort «spiegelbildlich». Sie wissen es, das heißt, die ausländische Abgabe trifft den schweizerischen Transporteur im ungefähr gleichen Ausmass, wie die Schwerverkehrsabgabe die ausländischen Transporteure in der Schweiz trifft. Zu den Ländern, die diese spiegelbildliche Abgabe haben, gehören Bulgarien, die Bundesrepublik Deutschland, die Deutsche Demokratische Republik, Frankreich, Jugoslawien, Polen, Rumänien, die Sowjetunion, Schweden, Finnland, die Tschechoslowakei und Ungarn. Diese Staaten haben gemäß unserem Verzeichnis zum Teil eine spiegelbildliche Abgabe eingeführt. Wenn man hier berechnet, was man effektiv zahlen muss – und das ist wichtig –, stellt man fest, dass wir deutlich unter ähnlichen Abgaben in unseren Nachbarländern liegen. Ich verweise auch auf die Botschaft, in der Sie in Anhang 4 und 5 aufgeführt finden, was beispielsweise in Italien und in Frankreich bezahlt werden muss.

Vielelleicht noch etwas zu den Zahlen, damit das auch klar gestellt ist: Die Schwerverkehrsabgabe hat im Jahre 1988 125 Millionen Franken erbracht. Der Anteil der Inländer beträgt 84 Prozent, der Anteil der Ausländer somit 16 Prozent. Allerdings legen die Ausländer lediglich etwa 10 Prozent der Fahrleistungen auf Schweizer Strassen zurück. Es ist sehr wichtig, dass wir diese Zahl richtig interpretieren. Wir wollen nicht, dass mehr als 450 000 Lastwagen die Schweiz transittern. Wir wollen den kombinierten Verkehr. Wir wollen, dass die Güter, die durch die Schweiz fahren, für die langen Distanzen die Schiene benutzen.

In bezug auf die Autobahnvignette sind die Einnahmen von 1988 mit 174 Millionen Franken ausgewiesen. Der Anteil der Inländer beträgt etwa 50 Prozent und der Anteil der Ausländer

somit auch etwa 50 Prozent. Allerdings legen die Ausländer lediglich etwa 20 Prozent der Fahrleistungen auf schweizerischen Nationalstrassen zurück. Das ist ein Punkt, den wir etwas näher analysieren und etwas vertieft betrachten müssen.

3. Zur Kontinuität in der schweizerischen Verkehrspolitik. In der Volksabstimmung von 1984 haben Volk und Stände die Strassenbenützungsabgaben relativ klar angenommen. Herr Ständerat Ducret, das müssen wir zur Kenntnis nehmen. Das Volk hat entschieden, und wie Sie immer sagen: Das Volk hat immer recht! Schon das ist für den Bundesrat Grund genug, die Uebung – wie schon mehrmals gesagt – nicht abzubrechen: Vor allem der Schwerverkehrsabgabe kommt zudem eine wichtige Bedeutung als flankierende Massnahme im Rahmen der Gesamtverkehrspolitik zu. Wir möchten ja die bekannten gleich langen Spiesse erreichen, und die sind heute nicht vorhanden. Deshalb ist eine verursachergerechte Strassenfinanzierung notwendig, damit sich die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Strasse nicht noch vergrössern. Dadurch werden die laufenden Bestrebungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs – «Bahn 2000», Neat – unterstützt. Herr Cavadini hat in seinem Votum darauf hingewiesen. Wenn wir hier in die falsche Richtung gehen, wird beispielsweise der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse in Frage gestellt. Wir dürfen nicht in die falsche Richtung investieren.

Zum Schluss noch zu einem allfälligen Gegenvorschlag. Ich bin froh, dass davon nicht die Rede war. Ein Gegenvorschlag wäre nicht angebracht. Wir hätten einen kleinen rechtlichen Spielraum. Die heutige Regelung ist bis 1994 befristet. Wir suchen eine Lösung. Aber wir bitten noch einmal, jetzt diese Uebung nicht abzubrechen. Das würde uns in bezug auf die Verhandlungen namentlich mit der EG in Schwierigkeiten bringen. Wir würden das von Herrn Ständerat Zumbühl heute bereits erwähnte Pfand aus der Hand geben.

Ich darf Sie deshalb bitten, beide Initiativen abzulehnen. Sie widersprechen einer verursachergerechten Kostendeckung. Sie stimmen nicht überein mit den internationalen Bestrebungen auf dem Gebiet der Strassenfinanzierung. Nehmen Sie zur Kenntnis, dass auch die Bundesrepublik Deutschland, die uns immer wieder kritisiert hat, nun ab 1990 eine Schwerverkehrsabgabe einführen will. Ein Zurücktreten würde die Kontinuität der schweizerischen Verkehrspolitik in Frage stellen. Sie würden mit einer Annahme der Initiativen unsere Position in den Verhandlungen mit der EG erschweren.

Ich darf Sie deshalb bitten, beide Initiativen abzulehnen.

#### *Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

#### *Detailberatung – Discussion par articles*

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative  
«zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe»  
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «pour la suppression de la taxe sur les poids lourds»**

#### **Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusentwurfes	30 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative  
«zur Abschaffung der Autobahn-Vignette»  
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «pour la suppression de la vignette routière»**

#### **Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusentwurfes	33 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

#### **Beschlussfassung über eine Sondersession**

*vom 7. bis 8. Februar 1990*

*Décision sur une session spéciale du 7 au 8 février 1990*

**Le président:** La proposition du Bureau vous a été délivrée. Quelqu'un désire-t-il s'exprimer? Il n'y a pas d'opposition, vous avez donc accepté la session extraordinaire des 7 et 8 février prochain.

*Schluss der Sitzung um 11.30 Uhr*

*La séance est levée à 11 h 30*

## Abschaffung der Schwererverkehrsabgabe und der Autobahnvignette. Volksinitiativen

## Suppression de la taxe sur les poids lourds et de la vignette routière. Initiatives populaires

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.040
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.09.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	492-498
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 969

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.