

87.206

**Standesinitiative Zürich  
Motorfahrzeugsteuern**  
**Initiative du canton de Zurich  
Taxe sur les véhicules à moteur**

Beschluss des Ständerates vom 9. Juni 1988  
Décision du Conseil des Etats du 9 juin 1988

*Wortlaut der Initiative vom 14. Oktober 1987*

Der Bund wird eingeladen, die bisher durch die Kantone erhobenen, verschieden hohen Motorfahrzeugsteuern einheitlich über den Treibstoffpreis zu erheben und den Ertrag aus dieser Abgabe auf die Kantone aufzuteilen. Massgebend für die Höhe der Auszahlung ist die Anzahl der in den einzelnen Kantonen eingelösten Motorfahrzeuge.

*Texte de l'initiative du 14 octobre 1987*

La Confédération est invitée à prélever sur les véhicules à moteur une taxe d'un montant uniforme, incluse dans le prix du carburant – qui remplacerait les impôts perçus jusqu'ici par les cantons sur lesdits véhicules et dont le montant varie d'un canton à l'autre – et à répartir le produit de cette taxe entre les cantons en fonction du nombre des véhicules à moteur immatriculés dans chacun d'eux.

88.206

**Standesinitiative Bern  
Erhebung der kantonalen Motorfahrzeug-  
steuern über den Benzinpreis**  
**Initiative du canton de Berne  
Perception sur le prix de l'essence  
de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur**

Bericht der Kommission des Nationalrates vom 13. Februar 1989  
Rapport de la commission du Conseil national du 13 février 1989

*Wortlaut der Initiative vom 12. Juli 1988*

Der Bund wird eingeladen, die bisher durch die Kantone erhobenen, verschieden hohen Motorfahrzeugsteuern einheitlich über den Benzinpreis zu erheben und den Ertrag aus dieser Abgabe auf die Kantone aufzuteilen. Massgebend für die Höhe der Auszahlung ist die Anzahl der in den einzelnen Kantonen eingelösten Motorfahrzeuge.

*Texte de l'initiative du 12 juillet 1988*

La Confédération est invitée à inclure dans le prix de l'essence les taxes de montants variables jusqu'ici perçues par les cantons et à répartir la recette ainsi obtenue entre les cantons. Le montant de ce versement sera fonction du nombre de véhicules routiers immatriculés dans les différents cantons.

Herr Hari unterbreitet im Namen der Kommission für Gesundheit und Umwelt den folgenden schriftlichen Bericht:

**1. Begründung der Initiativen**

**11. Initiative des Kantons Zürich**

Aufgrund einer überwiesenen Motion hat der Regierungsrat des Kantons Zürich dem Kantonsrat einen Antrag betreffend Einreichung einer Standesinitiative zur Erhebung der Motorfahrzeugsteuern über den Treibstoffpreis vorgelegt. Der Kantonsrat hat in seiner Sitzung vom 14. September 1987 den Antrag des Regierungsrates mit 131 zu 0 Stimmen gutgeheissen.

Gestützt auf diesen nach Artikel 35 der Staatsverfassung des Kantons Zürich ergangenen Beschluss des Kantonsrates hat der Regierungsrat am 14. Oktober 1987 die Standesinitiative eingereicht.

Die Standesinitiative wurde wie folgt begründet:

«Es ist unbestritten, dass eine vom Bund anstelle kantonaler Verkehrsabgaben erhobene zusätzliche Treibstoffsteuer eine Verminderung des administrativen Aufwandes und damit eine wesentliche Kosteneinsparung bei den Kantonen mit sich bringen würde. Da der Bund ohnehin Treibstoffpreiszuschläge erhebt, wären die Kantone mit dem vorgeschlagenen System vom Inkasso entlastet. Vor allem trüge aber die Treibstoffsteuer dem Verursacherprinzip auf einfachste Weise Rechnung: Wer mit seinem Motorfahrzeug viel Treibstoff verbraucht, muss dementsprechend mehr Verkehrsabgaben entrichten. Der Übergang von der Besitzes- zur Verbrauchssteuer kann dazu anspornen, Motorfahrzeuge mit geringem Treibstoffverbrauch zu benutzen, eine sparsame Fahrweise zu wählen oder auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.»

**12. Initiative des Kantons Bern**

Aufgrund einer Motion hat der Grossen Rat des Kantons Bern am 12. Mai 1987 entgegen dem Antrag des Regierungsrates mit 134 zu 38 Stimmen beschlossen, eine Standesinitiative einzureichen.

Die Initiative wurde vom Motionär im Grossen Rat wie folgt begründet:

«1. Die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern über den Benzinpreis trägt auf einfachste und wirksame Weise dem Verursacherprinzip Rechnung.

2. Die Kantone werden damit vom Inkasso ihrer Motorfahrzeugsteuern entlastet.

3. Diese Motion unterstützt ein gleichlautendes Begehr der Zürcher Kantonsregierung für eine Standesinitiative. Ein gleicher Vorstoss des Kantons Bern verstärkt die Wirkung und Stimmkraft in der Bundesversammlung.»

**2. Erwägungen der Kommission für Gesundheit und Umwelt**

Mit verschiedenen Vorstossen haben 1987 National- und Ständerat verlangt, dass die Umwandlung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern in leistungsabhängige Abgaben geprüft werde. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren und des Bundes hat am 20. April 1988 einen Bericht zuhanden des Bundesrates verabschiedet, der in bezug auf die Umlegung der Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis zu folgender Beurteilung kommt: «Für eine Umlegung der heutigen kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis spricht der unbestreitbare, wenn auch verhältnismässig bescheidene Umweltnutzen sowie die verursachergerechte Belastung des Motorfahrzeugverkehrs. Die Rückverteilung des vom Bund erhobenen Zuschlags auf die Kantone wäre machbar. Mit zusätzlichen Massnahmen liesse sich der heutige Besitzstand der Kantone weitgehend garantieren. Allfällige negative regionalwirtschaftliche Auswirkungen wären kaum derart stark, dass deswegen auf die Neuerung verzichtet werden müsste.

Die Argumente, die gegen eine Umlegung sprechen, ergeben sich aus der überaus starken Verzahnung der Schweiz mit den umliegenden Staaten, aus der unterschiedlichen Preissituation in Deutschland und Oesterreich, aus der Kleinheit des Landes und der internationalen Rechtslage. Angesichts der weiter fortschreitenden Integration in Europa befindet sich die Schweiz schon heute in einer nicht einfachen Lage. Ein Alleingang bei den Motorfahrzeugsteuern machte sie auf einem weiteren Gebiet zu einem Sonderfall. Die in der grenzüberschreitenden Verkehrspolitik bestehenden Probleme würden zusätzlich akzentuiert. Ein Gutscheinsystem für Ausländer wäre administrativ sehr aufwendig und könnte die integrationspolitischen Vorbehalte nicht entkräften.

Die deutliche Benachteiligung der Mehrzahl der Schweizer Automobilisten gegenüber der Bevölkerung im grenznahen Nordteil unseres Landes würde kaum widerspruchlos hingenommen. Sie könnte nur mit Gegenmassnahmen verhindert werden, die zusätzliche Kontrollen an der Grenze bedingen und deshalb auf Widerstand stossen würden. Sie stünden

auch in deutlichem Widerspruch zur allgemeinen Tendenz im grenzüberschreitenden Verkehr in Europa.

Gegen eine Umlegung spricht nach Ansicht der Arbeitsgruppe letztlich auch der Gedanke des Föderalismus. Eine Bundeslösung setzt voraus, dass die Kantone in einem wichtigen Bereich ihre Steuerhoheit aufgäben.

Unter Würdigung aller Aspekte und aus heutiger Sicht lehnt die Arbeitsgruppe eine Umlegung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis deshalb ab.»

Die Mehrheit der Kommission für Gesundheit und Umwelt kommt zur gleichen Beurteilung.

Hingegen kam die Arbeitsgruppe zum Schluss, dass eine fahrleistungsabhängige kantonale Motorfahrzeugsteuer prüfenswert sei. Die Kommission für Gesundheit und Umwelt schliesst sich dem an und beantragt die Ueberweisung eines entsprechenden Postulates. Die technischen, administrativen und betragsmässigen Einzelheiten einer kantonalen Motorfahrzeugsteuer nach Fahrleistung sind offen und könnten auch von den Kantonen selbstständig festgelegt werden. Es ist auch zu prüfen, ob eine kilometerabhängige Abgabe aufgrund eines Durchschnitts pauschal erhoben werden könnte, dass aber beim Nachweis einer unterdurchschnittlichen Fahrleistung eine Rückerstattung möglich wäre. Damit könnte das administrative Verfahren vereinfacht werden. Die verursachergerechte Belastung des Treibstoffes würde belassen wie bisher.

**M. Hari** présente au nom de la Commission de la santé publique et de l'environnement le rapport écrit suivant:

### 1. Développement des initiatives

#### 11. Initiative du canton de Zurich

Se fondant sur une motion qui lui a été transmise, le Conseil d'Etat du canton de Zurich a présenté au parlement zurichois une proposition concernant le dépôt d'une initiative du canton en vue du prélèvement d'une taxe sur les véhicules à moteur, incluse dans le prix du carburant. Dans sa séance du 14 septembre 1987, le parlement cantonal a approuvé, par 131 voix contre 0, la proposition du Conseil d'Etat. Se fondant sur cette décision prise par le parlement en vertu de l'article 35 de la Constitution du canton de Zurich, le Conseil d'Etat a déposé l'initiative le 14 octobre 1987.

L'initiative cantonale est motivée comme il suit:

Il est incontestable que si la Confédération se chargeait de prélever une taxe supplémentaire sur le carburant en remplacement des impôts perçus jusqu'ici sur les véhicules par les cantons, il en résulterait une diminution du travail administratif et, partant, une économie importante pour les cantons. Comme la Confédération prélève de toute façon une surtaxe sur les carburants, le système proposé épargnerait aux cantons les opérations d'encaissement. Mais surtout, la taxe sur les carburants permettrait de tenir compte du principe de causalité de la façon la plus simple: celui dont le véhicule consomme beaucoup de carburant doit payer davantage au titre de cette taxe. En renonçant à taxer la détention d'un véhicule pour prélever un impôt sur son utilisation, on incitera peut-être les conducteurs à acheter des véhicules qui consomment peu, à conduire de façon économique ou encore à prendre plus souvent les transports publics.

#### 12. Initiative du canton de Berne

Se fondant sur une motion, le Grand Conseil du canton de Berne a, le 12 mai 1987, contre l'avis du Conseil-exécutif, décidé par 134 voix contre 38 de déposer une initiative cantonale.

Au Grand Conseil, l'initiative avait été motivée comme il suit:

1. La perception des taxes sur les véhicules routiers par le biais du prix de l'essence constitue la manière la plus simple et la plus efficace de tenir compte du principe de causalité.

2. Les cantons seront ainsi déchargés de l'obligation d'encaisser leurs taxes sur les véhicules routiers.

3. Cette motion appuie une demande analogue du gouvernement du canton de Zurich pour une initiative cantonale. Une telle intervention du canton de Berne renforcerait l'effet et le poids de cette initiative auprès de l'Assemblée fédérale.

### 2. Considérations de la Commission de la santé publique et de l'environnement

En 1987, le Conseil national et le Conseil des Etats ont transmis des interventions demandant que l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur soit transformé en une redevance proportionnelle aux prestations fournies par les véhicules. Un groupe de travail composé de représentants de la Conférence des directeurs cantonaux des finances et de la Confédération a transmis le 20 avril 1988 un rapport au Conseil fédéral qui arrive à l'appréciation suivante en ce qui concerne le principe d'une transformation de l'impôt sur les véhicules à moteur en taxe sur les carburants:

En faveur de la transposition dans le prix du carburant des impôts cantonaux actuels sur les véhicules à moteur, il faut citer les effets positifs incontestables – quoique relativement modestes – qu'une telle mesure apporterait pour l'environnement, ainsi qu'une imposition du trafic des véhicules à moteur conforme au principe de causalité. La répartition subséquente aux cantons du supplément perçu par la Confédération serait parfaitement réalisable. Des mesures complémentaires permettraient de garantir les recettes actuelles des cantons. S'il devait en résulter des effets négatifs pour les économies régionales, ils ne seraient certainement pas à ce point importants qu'il faille renoncer a priori à une telle innovation.

Les arguments qui plaident contre une transposition de l'impôt sur les véhicules découlent de la très forte imbrication de la Suisse dans les Etats limitrophes, du régime de prix différents qui existe en Allemagne et en Autriche, de l'exigüité de notre territoire et de la situation juridique internationale. Vu l'intégration européenne croissante, la Suisse se trouve aujourd'hui déjà dans une position complexe. A vouloir faire cavalier seul en matière d'impôt sur les véhicules à moteur, elle s'érigerait en «cas particulier» dans un domaine supplémentaire. Les problèmes actuels en matière de trafic transfrontières s'en trouveraient accentués. Un système de bons instauré pour les étrangers entraînerait des coûts administratifs très élevés et les réserves qu'une telle mesure ne manquerait pas de susciter du point de vue de la politique d'intégration n'en seraient pas amoindries.

Le préjudice évident que subirait la majorité des automobilistes suisses par rapport à la population frontalière du nord du pays ne serait guère accepté sans récrimination. Il ne pourrait être évité qu'au prix de contre-mesures impliquant des contrôles supplémentaires à la frontière, qui se heurteraient à la résistance de la population. Ces contrôles seraient aussi en contradiction flagrante avec la tendance générale qui préside aux échanges transfrontaliers en Europe.

Selon le groupe de travail, l'idée du fédéralisme est finalement un autre élément qui parle contre le principe d'une telle transposition. Une solution fédérale supposerait que les cantons renoncent à un domaine important de leur souveraineté fiscale.

En considération de tous les aspects du problème et de la situation actuelle, le groupe de travail décline le principe d'une transposition dans le prix du carburant des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur.

La majorité de la Commission de la santé publique et de l'environnement arrive aux mêmes conclusions.

Le groupe de travail estime en revanche que l'idée d'un impôt cantonal sur les véhicules à moteur proportionnel aux prestations kilométriques mérite d'être examinée. La Commission de la santé publique et de l'environnement partage cet avis et recommande au Conseil d'adopter un postulat allant dans ce sens. La commission renonce à fixer les détails techniques et administratifs ainsi que le barème de cet impôt cantonal sur les véhicules à moteur proportionnel aux prestations kilométriques et laisse ce soin aux cantons. Il conviendrait aussi d'examiner si l'impôt proportionnel aux prestations kilométriques pourrait être perçu sous forme de forfait calculé sur la base de chiffres moyens. Il suffirait alors de rembourser les détenteurs de véhicules qui ont parcouru un nombre de kilomètres inférieur à la moyenne, ce qui simplifierait beaucoup les travaux administratifs. L'impôt sur les carburants, quant à lui, continuerait d'être perçu selon la formule actuelle, qui tient compte du principe de causalité.

**Antrag der Kommission**

Die Kommission für Gesundheit und Umwelt beantragt dem Nationalrat mit 7 zu 5 Stimmen, beiden Initiativen

**Mehrheit**

keine Folge zu geben.

**Minderheit**

(Diener, Ammann, Danuser, Lanz, Wiederkehr)  
Folge zu geben.

**Proposition de la commission**

La Commission de la santé publique et de l'environnement propose au Conseil national, par 7 voix contre 5,

**Majorité**

de ne pas donner suite aux deux initiatives

**Minorité**

(Diener, Ammann, Danuser, Lanz, Wiederkehr)  
d'y donner suite.

**Harl, Berichterstatter:** Die beiden Initiativen – Standesinitiative Zürich und Standesinitiative Bern betreffend Erhebung der Motorfahrzeugsteuern über den Benzinpreis – haben praktisch das gleiche Ziel, nämlich die Abgeltung der Motorfahrzeugsteuern über den Treibstoff.

Die Kommission für Gesundheit und Umwelt hat diese beiden Initiativen am 14. November 1988 eingehend behandelt. Auf den ersten Blick könnte man versucht sein, dieses verursachergerechte Steuersystem als richtig anzusehen. Es birgt aber viele Schwierigkeiten bei der Verwirklichung in sich: Etwa die Hälfte der Kantone würde weniger Motorfahrzeugsteuern kassieren als bisher. Ein weiteres Problem ergäbe sich im Tourismus. Unser Land, das im europäischen Raum ohnehin nicht zu den billigsten Ferienländern zählt, würde durch den teuren Treibstoff nochmals teurer. Die Erhöhung des Benzinpreises würde etwa 30 Rappen je Liter betragen. Man hat weiter erkannt, dass die in Grenznähe wohnenden Bürger bevorzugt würden. Etwa 50 Prozent unserer Bevölkerung leben in einem Gürtel der Grenze entlang, zwischen 30 und 50 Kilometer von der Grenze entfernt. Wenn nun nur die Hälfte dieser in Grenznähe wohnenden Motorfahrzeugführer ihren Treibstoff ausserhalb unseres Landes beschafft, führt dies zu einem zusätzlichen Grenztourismus einerseits und andererseits wäre die Folge, dass der Teibstoffpreis noch mehr ansteigen würde, nämlich um schätzungsweise 40 bis 45 Rappen je Liter. Im Klarertext heisst dies, dass die Bürger in der Mitte der Schweiz den in Grenznähe wohnenden Bürgern die Motorfahrzeugsteuer über den Benzinpreis bezahlen müssten. Ganz besonders betroffen wären natürlich die Bewohner in den Berggebieten, die vielerorts mangels öffentlicher Verkehrsmittel weitgehend auf das Auto angewiesen sind und sehr wenig zum Vergnügen herumfahren.

Unsere Kommission hat beschlossen, diesen beiden Initiativen keine Folge zu geben. Allerdings möchte eine Kommissionminderheit Folge geben.

**M. Savary-Vaud, rapporteur:** Vous avez reçu un rapport écrit de la commission, ce qui me permettra d'être bref à propos de ces deux initiatives cantonales.

Il est incontestable que, si la Confédération se chargeait de prélever une taxe supplémentaire sur le carburant, en remplacement des impôts perçus jusqu'ici sur les véhicules par les cantons, il en résulterait une diminution de travail administratif et certainement une économie importante pour les cantons. Mais, il y a d'autres problèmes, entre autres les relations internationales, le fédéralisme. De plus il n'appartient pas à la Confédération de fixer, avec exactitude, ces taxes cantonales.

C'est pourquoi la majorité de la commission, après avoir bien souposé le pour et le contre, vous propose de rejeter ces deux initiatives cantonales. Par contre, elle a émis un postulat dont nous parlerons tout à l'heure.

**Frau Diener, Sprecherin der Minderheit:** Ich stelle Ihnen hier wie schon in der Kommission den Antrag, den beiden Initiativen sei Folge zu geben. Das Thema an sich ist nicht neu. Schon vor 13 Jahren hat der Kanton Schaffhausen einen gleichlautenden Vorstoss gemacht. 1984 und 1987 wurde in

der Waldsterbedebatte und in der Debatte über das Luftreinhaltekonzept über das Thema der Umlagerung der fixen auf die variablen Kosten aus Umweltschutzgründen diskutiert. Eine Analyse des Schweizerischen Nationalfonds hat schon 1985 die Wünschbarkeit einer solchen Umlagerung bestätigt. Die beiden vorliegenden Initiativen folgen ganz klar dem Verursacherprinzip, wie wir es im Artikel 2 des Umweltschutzgesetzes verankert, leider jedoch nur durch sehr wenige konkrete Massnahmen verwirklicht haben. Die Umlagerung dieser Fixkosten auf den Treibstoffpreis bedeutet, dass, wer viel fährt, viel bezahlt, wer wenig fährt, entsprechend weniger bezahlt. Wir wissen ja alle, dass wir den Fahrzeugbestand in der Schweiz nicht senken können. Was wir aber senken können, das sind die gefahrenen Kilometer.

Die Vorteile, die die Variabilisierung der Fixkosten auf Bundesebene haben, sind bedeutend. Erstens wird das Verursacherprinzip verwirklicht, ein Postulat, das wir in allen Parteiprogrammen haben, das jedoch jedesmal wieder scheitert, wenn es konkretisiert werden müsste. Wir haben eine Verminderung des Treibstoffverbrauchs um etwa 2 bis 4 Prozent, was auch bedeutet, dass wir eine Reduktion der Luftbelastung und der Lärmbelastung haben. Ein nicht zu vergessender Aspekt ist auch, dass der administrative Aufwand verkleinert wird. Allein der Kanton Zürich wird beim administrativen Aufwand 8 Millionen Franken einsparen.

Was wir nicht unterschätzen dürfen, ist, dass die Lernprozesse bei uns Menschen in der Regel am ehesten über das Portemonnaie geschehen. Wenn wir also den privaten Verkehr verursachergerecht bezahlen müssen, ist die Möglichkeit mit eingeschlossen, dass ein echtes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr unterstützt werden kann.

Die Frage der Europafähigkeit dieser Massnahme wurde in der Kommission kurz gestreift. Es wurde auch begründet, dass wir auf das Ausland Rücksicht nehmen müssen. Ich persönlich bin der Meinung, dass es gar nichts macht, wenn die Schweiz eine aktive Verkehrspolitik betreibt, also ohne weiteres auch einmal eine Pionierrolle übernimmt.

Ein ganz wichtiger Punkt beim Umsetzen dieser Initiative ist der, dass sie für die Automobilindustrie Anreiz für die Entwicklung treibstoffsparsamer Techniken gibt. Der heutige Trend ist klar. Schnellere und grössere Autos sind im Aufwind, was aus umweltpolitischen Überlegungen überhaupt nicht zu unterstützen ist.

Vielelleicht noch ein letzter Punkt: Es ist so, dass die Mehrheit hier im Saal eine Neat unterstützen wird, und mit dieser Umlagerung der Motorfahrzeugsteuer auf den Treibstoffpreis haben wir mit einer Bestärkung, dass diese Güter dann effektiv auf der Schiene transportiert werden; denn im Moment ist ja das Preisgefälle neben der Zeiteinsparung ein Hauptpunkt, dass diese Umlagerung nicht freiwillig stattfindet.

Die Argumentation über die Nachteile ist mir bekannt:

Ein ganz grosser Punkt, der eingeworfen wurde, ist das Problem der Randregionen. Es wurde befürchtet, dass die Randregionen bei dieser Massnahme benachteiligt werden. Andererseits bieten die abgelegenen Regionen auch Vorteile: z. B. sind die Wohnungen viel günstiger, die Ruhe ist grösser, es gibt vielleicht noch die Möglichkeit, einen Garten zu bebauen. Mit den Mietzinsdifferenzen von Randregionen zu den städtischen Agglomerationen und den Städten könnten einige hundert Kilometer pro Monat gefahren werden. Zudem haben auch Randregionen durchaus ihren öffentlichen Verkehr, und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren steht uns ja noch bevor.

Ein zweites Argument war die Frage des Benzintourismus. Ich glaube, dass auch das nur ein hochgespieltes Problem ist. Es gibt durchaus Kontrollmöglichkeiten, die man hier einsetzen könnte.

Ein dritter Punkt, der gegen diese zwei Initiativen eingebracht wurde, ist die Frage des Föderalismus. Wir haben heute in jedem Kanton eine andere Motorfahrzeugsteuer. Ich war letzte Woche im Ständerat, als er die zweite Standesinitiative des Kantons Zürich behandelte. Es ging um den Oekobonus und den Radumdrehzähler. Ein Ständerat hat sogar gefordert, dass der Kanton Zürich solche Massnahmen im Alleingang ergreifen soll. So weit führt das Argument des Föderalismus. Da

möchte ich einfach wieder einmal betonen, dass sich die Folgen des Verkehrs überhaupt nicht um den Föderalismus kümmern. Es war überhaupt eindrücklich, letzte Woche beim Ständerat zu hören, mit welchen Argumenten diese zweite Standesinitiative des Kantons Zürich gebodigt wurde. Es waren genau die gleichen Argumente, die bei der Initiative, die wir heute besprechen, vorgebracht wurden. Es zeigte mir einmal mehr ganz klar, dass das verbal immer gepresene Verursacherprinzip beim Umsetzen, bei den Konkretisierungsmassnahmen, immer wieder gebodigt wird. Die bürgerliche Mehrheit im Ständerat war ganz klar gegen das Verursacherprinzip auch beim Radumdrehzähler und dem Oekobonus. Doch wir haben den Artikel 2 des Umweltschutzgesetzes, und wir sollten im Rahmen des Luftreinhaltekonzepes endlich konsequent sein. Ich glaube, dass es allen klar sein sollte, dass marktwirtschaftliche Prinzipien mit dem Verursacherprinzip absolut konform sind.

Der Kanton Zürich hat diese Standesinitiative mit 131 zu 0 Stimmen verabschiedet, und da waren auch die Stimmen der FDP und die Stimmen der SVP mit dabei. Sie haben sie verabschiedet, wohl im Wissen darum, dass die Kantone je länger je mehr keine abschliessende Kompetenz mehr haben, weil erstens kantonales und Bundesrecht sehr miteinander vernetzt sind und weil zweitens die Mobilitätsprobleme bundesweit gelöst werden müssen.

Aus den dargelegten Gründen empfehle ich Ihnen, den beiden Initiativen Folge zu geben. Sie sind in der Form einer allgemeinen Anregung gehalten, und so bleibt dem Bundesrat bei der Einzelausgestaltung ein gewisser Spielraum. Es geht darum, ein politisches Signal zu geben, dass das Parlament die Bemühungen des Bundesrates bezüglich Durchsetzung der Luftreinhalteverordnung und die entsprechenden Konkretisierungsmassnahmen beim Verkehr unterstützt.

**Rutishauser:** Verschiedene Mitglieder der SVP-Fraktion fanden anfänglich einige Sympathien für diese zwei Standesinitiativen, weil sie dem Verursacherprinzip gerecht werden. Bei näherem Studium, vor allem wenn es um den Vollzug und die praktische Durchführung dieser Massnahmen geht, wird der Optimismus rasch gedämpft. Es wäre unverantwortlich, eine Massnahme zu beschliessen, die so viele Ungerechtigkeiten bringen würde und deren Vollzug mit so vielen Schwierigkeiten verbunden wäre.

Auch wir bewerten den im vorliegenden Bericht befürchteten Benzintourismus in den Grenzgebieten als Hauptargument, welches gegen diese Massnahme spricht. Daneben würden die abgelegenen Gebiete, vor allem die Bergregionen, stark benachteiligt. Und diese Nachteile, Frau Diener, könnten nicht mit anderen Vorteilen aufgewogen werden. Denn die Möglichkeiten zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sind sehr unterschiedlich: Je nach Wohnort, je nach Beruf ist nicht jeder Mann in gleicher Masse auf das Auto angewiesen. Bei Preiszuschlägen auf Treibstoffen in dieser Höhe müssten für den Treibstoffverbrauch in der Land- und Forstwirtschaft sowie für stationäre Motoren im Gewerbe komplizierte Rückerstattungssysteme eingeführt werden.

Alle diese Bedenken haben die SVP-Fraktion bewogen, einstimmig zu beschliessen, diesen zwei Standesinitiativen keine Folge zu geben. Dem Postulat der Kommission für Gesundheit und Umwelt stimmen wir aber zu, weil Mittel und Wege gesucht werden müssen, um dem Verursacherprinzip gerechter zu werden, wobei aber die erwähnten Nachteile eliminiert werden müssen.

**Frau Spoerry:** Als Sprecherin der FDP-Fraktion beantrage ich Ihnen, die beiden Standesinitiativen der Kantone Bern und Zürich abzulehnen. Unsere Fraktion unterstützt aber mehrheitlich das Postulat der Kommission, welches eine fahrleistungsabhängige Besteuerung der Motorfahrzeuge durch die Kantone anvisiert. Gestatten Sie mir ein paar präzisierende Ausführungen, nicht zuletzt auch in meiner Funktion als Vertreterin eines der involvierten Kantone.

Der Grundsatz, möglichst viele fixe Kosten im Zusammenhang mit dem Autoverkehr auf die variablen Kosten umzulegen, ist richtig. Ich stimme Frau Diener zu: Wir haben das Umwelt-

schutzgesetz mit dem Artikel 2, der das Verursacherprinzip verankert. Man kann aber dem Verursacherprinzip in diesem Bereich auf verschiedene Wege nachleben: zum ersten in der Form, wie es die beiden Standesinitiativen verlangen, nämlich den Benzinpreis auf eidgenössischer Ebene zu verteuern und den Ertrag davon auf die Kantone nach Massgabe der dort registrierten Fahrzeuge zu verteilen. Es gibt aber auch eine zweite Möglichkeit, dem Verursacherprinzip nachzuleben, und zwar in dem Sinne, dass nach wie vor die Kantone die Motorfahrzeugsteuern erheben, dies aber nach Massgabe der gefahrenen Kilometer tun.

Der Kanton Zürich hat zwei Standesinitiativen eingereicht; dadurch ist eine gewisse Verunsicherung eingetreten. Die Standesinitiative, über die wir heute sprechen, datiert aus dem Jahre 1987 und visiert die Umlage der Motorfahrzeugsteuern auf den Benzinpreis auf eidgenössischer Ebene an. Das ist nicht die Standesinitiative, über die der Ständerat letzte Woche befunden hat. Jene Standesinitiative hat der Kanton Zürich 1988 eingereicht mit dem Ziel, eine kilometer-, eine fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer einzuführen. Diese zweite Standesinitiative des Kantons Zürich ist unserer Kommission und unserem Rat noch nicht vorgelegen.

Wenn wir die erste Standesinitiative des Kantons Zürich aus dem Jahre 1987 ablehnen, so deswegen, weil ihre Verwirklichung vier Nachteile aufweist. Vier Nachteile, die in einem ausführlichen Gutachten der Finanzdirektorenkonferenz überzeugend dargelegt worden sind.

Der erste Nachteil ist innenpolitischer Art: Benachteiligung der Bergregionen gegenüber den gut erschlossenen städtischen Agglomerationen.

Zweiter Nachteil: Problematik des Grenzgebietes. Wir haben in der Schweiz 50 Prozent der Bevölkerung, die innerhalb von 25 km Entfernung von der Grenze wohnen. Wenn die Preisdifferenz beim Benzin zwischen Ausland und Inland zu gross wird, haben wir hier eine Ausweichmöglichkeit, die man nur mit intensiven Kontrollmechanismen verhindern könnte.

Dritter Nachteil: der föderalistische Nachteil. Die Kantone empfänden es als Eingriff in ihre Finanzautonomie, wenn nicht mehr sie, sondern der Bund die Motorfahrzeugsteuern erheben würde.

Der vierte Nachteil, und von mir aus gesehen der entscheidende, liegt bei den internationalen Beziehungen: Wenn wir auf dem Benzinpreis die Motorfahrzeugsteuern erheben, heisst das, dass jeder Ausländer, der in der Schweiz tankt, eidgenössische Motorfahrzeugsteuern bezahlt – nebst den zweckgebundenen Abgaben für den Nationalstrassenbau, die er ohnehin schon bezahlt. Wir sollten es nachgerade wissen, dass das Verkehrsgebiet europaweit gesehen ein außerordentlich sensibles Gebiet ist, wo wir Wichtiges zu vertreten haben und in wichtigen Punkten der EG nicht entgegenkommen können. Es ist daher wirklich zu verhindern, dass wir hier – wie bei der Schwerverkehrssteuer – neue Spannungsfelder zu unseren Nachbarn aufbauen, die unsere Verhandlungen in anderen Bereichen massivstens benachteiligen.

Die fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer, welche die zweite Standesinitiative des Kantons Zürich verlangt und deren Weiterverfolgung mit dem Postulat der Kommission verlangt wird, hat von den vier vorerwähnten Nachteilen «nur» noch einen, nämlich den innenpolitischen. Das Spannungsfeld Bergregionen–städtische Agglomerationen wird bestehen bleiben, auch bei dieser zweiten Möglichkeit, dem Verursacherprinzip nachzuleben. Aber das Postulat will ja eben gerade den Bundesrat auffordern zu prüfen, wie man dieses Spannungsfeld abbauen könnte. Im übrigen aber bietet dieser zweite Weg für den Föderalismus kein Problem mehr. Die Motorfahrzeugsteuern bleiben kantonal. Das Grenzproblem fällt weg, weil die gefahrenen Kilometer zählen, egal, wo man tankt, ob im In- oder Ausland, und die Friktionen zum Ausland fallen weg, weil kein Ausländer bei uns Motorfahrzeugsteuern bezahlt. Deswegen erscheint uns dieser Weg besser, auch wenn wir uns bewusst sind, dass auch er Probleme bietet und dass wir innenpolitisch Schwierigkeiten haben werden. Aber aus der Ueberzeugung heraus, dass wir Mittel und Wege finden sollten, die fixen Kosten auf die variablen umzulegen, bitten wir, zusammen mit der Kommissionsmehrheit, den Bun-

desrat zu prüfen, ob es nicht einfache Lösungen gäbe und ob nicht, wie gesagt, das Gefälle zum Berggebiet gerecht ausgeglichen werden könnte.

Namens der FDP-Fraktion beantrage ich daher, die erste Standesinitiative des Kantons Zürich und die Standesinitiative des Kantons Bern abzulehnen und dem Postulat der Kommission Folge zu leisten.

**Frau Danuser:** In der Schweiz hat heute jeder Kanton seine eigene Motorfahrzeugsteuer. Diesen heutigen interkantonalen Wirrwarr sollten wir nicht vergessen, wenn wir die Nachteile einer neuen Lösung aufzählen.

Sie haben eben von Vorrednern einige Nachteile gehört. Ich möchte Ihnen ein paar Vorteile beliebt machen. Der Ständerat hat letzte Woche zwei ähnliche Vorstösse abgelehnt. Er hat in einer früheren Behandlungsphase auch diese Initiative abgelehnt. Dieser Unterschied, Frau Spoerry, ist uns natürlich bewusst. Aber bei der Behandlung dieser Initiative haben im Ständerat die Zürcher Vertreter zumindest hinter ihrer Regierung und hinter ihrem Parlament gestanden!

Aber an der Tatsache, dass die fossilen Brennstoffe unseres Planeten endlich sind und dass ihre Verbrennung unsere Umwelt in schwerem Ausmass belastet, hat sich nichts geändert. In kantonalen Parlamenten befürchtete man, dass für solche Vorstösse in Bern ein Massengrab vorbereitet sei. Wenn wir verfahren wie der Ständerat, wird diese Befürchtung wahr. Die Minderheit der Kommission findet, wir müssten dies vermeiden.

Einige Gründe, die für eine Ueberweisung der Initiative sprechen:

1. Die bestehenden Schadstoffbelastungen können nur in kleinen Schritten gesenkt werden. Diese Massnahme stellt einen solchen kleinen Schritt dar. Es muss jede Gelegenheit genutzt werden, um die Schadstoffbelastung kontinuierlich zu senken.

2. Die Stossrichtung dieser Massnahme ist es, den Verbrauch des Treibstoffs zu senken. Dies ist ein wichtiges Ziel einer glaubhaften Luftreinhaltepolitik.

3. Mit der Umlegung der fixen Kosten – für einmal möchte ich nicht Steuer sagen, es ist ja eher eine Gebühr als eine Steuer – werden die sparsamen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen begünstigt. Dies ist voll und ganz im Sinne des Verursacherprinzips. Wer mehr fährt, wird mehr bezahlen.

4. Der Bundesrat ist begrüssenswerterweise selber tätig geworden. Laut der Pressemitteilung vom 23. August dieses Jahres ist diese Massnahme, die verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer, unter dem Titel «Massnahmenpaket Parlament» als eine neben 14 anderen Massnahmen aufgeführt. Der Bundesrat hat den Auftrag zur Konkretisierung und Verwirklichung erteilt.

Mit der Lösung der Luftreinhalteprobleme müssen wir ernst machen. Mit Reinigungstechniken allein können wir dies nicht tun.

Ich bitte Sie, der Minderheit zu folgen und der Ueberweisung der Initiativen zuzustimmen, inbegriffen die Zustimmung zum Postulat von Frau Leutenegger Oberholzer.

**M. Gros:** Les deux initiatives cantonales de Zurich et Berne constituent de bien curieuses démarches. Ne visent-elles pas, en effet, à supprimer purement et simplement des compétences fiscales aux autres cantons? Malgré leurs objectifs écologiques louables, vous admettrez avec moi, chers collègues, que ces démarches ont quelque chose d'incongru, de déplacé, qu'elles n'ont pas grand-chose à faire avec le «fair play» confédéral, bref, qu'elles ne tiennent aucun compte du fédéralisme le plus élémentaire.

Lorsqu'on vient d'un canton jaloux de ses prérogatives, on a envie de dire aux Grands Conseils zurichois et bernois: «Occupez-vous de vos affaires, changez votre mode de perception de l'impôt des véhicules automobiles si ça vous chante et laissez-nous faire comme nous l'entendons.». Faut-il s'étonner d'ailleurs que les deux cantons qui nous adressent ces initiatives sont précisément ceux qui nous ont délégué au Conseil national deux élus du Parti des automobilistes?

Comme la majorité de la commission, le groupe libéral vous

engage à ne pas donner suite à ces initiatives, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, elles sont antifédéralistes. Les cantons sont compétents pour fixer leur impôt auto et ils ne se privent pas de marquer leur diversité dans ce domaine, puisque les statistiques montrent que les habitants de Bâle-Campagne paient plus du double des Valaisans. Les citoyens des cantons sont eux-mêmes attachés à la prérogative de fixer le montant de l'impôt auto, puisque plusieurs tentatives de l'augmenter se sont heurtées à des référendums.

L'objectif écologique justifierait-il cette entorse au fédéralisme? Si le transfert de l'impôt cantonal sur le prix de l'essence provoquait une amélioration réelle de la qualité de l'air, nous serions prêts à examiner cette éventualité. Mais tel ne serait vraisemblablement pas le cas. Le rapport de la Conférence des directeurs cantonaux des finances est plus que prudent à cet égard. Il parle d'une réduction de 5,5 pour cent de la consommation d'essence, en admettant que celle-ci augmente de 30 centimes par litre. L'estimation des directeurs des finances me semble même optimiste. Car si l'on se souvient du prix de l'essence, il n'y a que deux ans, on n'avait pas remarqué alors de baisse sensible de la consommation.

Le système proposé par Zurich et Berne a aussi le défaut majeur de créer une inégalité de traitement entre les citoyens des diverses régions du pays. Ceux qui habitent près des centres urbains, qui bénéficient de ce fait d'infrastructures de transports publics importantes se trouveraient largement favorisés par rapport à ceux qui vivent à l'écart des grands axes de transports et pour qui le véhicule privé est indispensable. Il en va de même pour ceux qui ont absolument besoin d'un véhicule privé pour leurs déplacements professionnels. Serait-il dès lors normal de favoriser encore ceux qui bénéficient déjà de moyens efficaces de transports publics, payés par l'ensemble des contribuables?

Qu'en serait-il ensuite sur le plan international, si nous acceptions ces initiatives cantonales?

Actuellement l'essence est en général moins chère en Suisse que chez nos voisins. De nombreux étrangers viennent, de ce fait, se ravitailler dans notre pays, contribuant ainsi à alimenter de manière substantielle la caisse de la Confédération. Si, comme le prévoit les directeurs cantonaux des finances, nous devions augmenter de 30 centimes le litre d'essence, cette manne cesserait du jour au lendemain. Au contraire, nous verserions nos concitoyens habitant près des frontières, notamment allemande et autrichienne, aller faire le plein de l'autre côté, d'où, une fois de plus, des pertes pour la caisse de la Confédération, mais aussi une nouvelle catégorie de citoyens favorisés par rapport à ceux qui habitent l'intérieur du pays.

Comme l'a dit Mme Spoerry, on peut s'attendre à des réactions des pays voisins. Au regard du droit international, il nous est interdit de prélever un impôt sur les véhicules étrangers circulant temporairement chez nous. Si nous transférons l'impôt auto dans le prix de l'essence, nous devrons mettre en place un système très compliqué de rétrocession et d'exemption pour les automobilistes étrangers faisant le plein en Suisse. Une fois de plus, notre pays se singulariserait au sein de l'Europe, puisque nous serions les seuls à adopter de telles mesures. Est-ce vraiment le moment de faire cavalier seul dans ce domaine, au risque de s'exposer à des mesures de rétorsion? Ne répétons pas l'erreur de la taxe poids lourds.

Bien entendu, nous objectera-t-on, le principe pollueur payeur, avec lequel tout le monde est d'accord, implique que celui qui roule plus paie plus. Mme Diener nous l'a rappelé également tout à l'heure. Mais c'est déjà ce qui se passe, Madame Diener: le prix de l'essence est d'ores et déjà constitué, dans sa majorité, par des taxes et des droits de douane. Il est évident que celui qui roule plus contribue plus à alimenter le fonds provenant des surtaxes sur les carburants que celui qui utilise les transports publics. Aller plus loin ne peut que créer une inéquité fiscale, face à ceux qui ne peuvent utiliser les transports publics, absents de leur région.

Un mot encore sur le transfert d'un impôt cantonal à la Confédération. Le système de répartition entre les cantons, à posteriori, proposé par Zurich et Berne ne peut qu'éveiller la méfiance des libéraux. On ne peut que redouter qu'à la longue, la Confédération, devant tant de rentrées fiscales, ne suc-

combe à la tentation de prélever au passage une part de plus en plus importante de ces recettes. L'histoire nous enseigne qu'il faut rester prudent en cette matière. Pour tous ces motifs, il convient donc de ne pas donner suite à ces deux initiatives cantonales.

Quant au postulat proposé par la commission, il n'y a pas grand-chose à en penser. Il ne vaut même pas la peine de le combattre. Il demande au Conseil fédéral de poursuivre l'examen d'une éventuelle perception par les cantons d'un impôt proportionnel aux kilomètres parcourus. Le groupe libéral ne s'opposera pas à la poursuite de l'examen, tout en étant persuadé que tout ceci ne nous regarde pas et doit rester l'affaire des cantons. Que chacun perçoive l'impôt auto de la manière qui lui paraît être la meilleure, nous éviterons ainsi que deux cantons n'essaient, à nouveau, de faire adhérer les vingt-quatre autres à leur manière de penser.

**Wiederkehr:** Das Verursacherprinzip ist vielgepriesen in allen Parteipapieren. Es bleibt offenbar ein Papiertiger.

Frau Spoerry ist nicht mehr hier. Aber ich bin überzeugt, wenn die kilometerabhängige Abgabe, die sie so hoch preist, hier in diesem Rat zur Behandlung steht, werden sich in den Reihen der bürgerlichen Parteien – wie das Herr Gros soeben dargelegt hat – garantiert wieder alle Scheinargumente auftreiben lassen, um diese kilometerabhängige Abgabe ebenfalls zu «bodigen» – weil man einfach nicht will.

Mit der kilometerabhängigen Abgabe bleiben die Ungerechtigkeiten in den Randregionen. Sie zu fordern als angeblich bessere Lösung und die Initiative des Kantons Zürich (im Kantonsrat mit 131 zu 0 Stimmen angenommen) abzulehnen, ist ein Hinausschieben des Problems auf die lange Bank.

In der Kommission wurden zwei Hauptargumente vorgebracht, die Scheinargumente sind. Das Hauptargument Herrn Rutishausers ist der Benzintourismus. Wenn es stichhaltig wäre, gäbe es ja heute einen bleibenden Alkoholtourismus vom Ausland in die Schweiz! Wir haben doch das Vertrauen in unser Volk, und wo das allenfalls nicht ausreicht, haben wir doch auch Zollorgane. Mit beiden ist das Problem des Benzintourismus ganz einfach zu lösen. Jedermann darf nur mit vollem Tank aus der Schweiz fahren und nur mit vollem Tank auch wieder in die Schweiz fahren.

Das zweite Hauptargument in der Kommission waren nicht die Randregionen, sondern es war die Europakompatibilität. Auch da die Frage: Haben wir denn alles, was fortschrittlich wäre in unserem Land, auf dem Altar dieser Europaverträglichkeit zu opfern?

Unsere Nachbarländer werden über kurz oder lang nicht darum herumkommen, in Umweltbelangen nachzuziehen. Die kleine Schweiz, die von keiner Autoindustrie abhängig ist – abhängig sein sollte –, sollte es sich leisten, auch hier vorzugehen, besonders wenn es der Wunsch der Kantone ist.

Die LdU/EVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu warten, sondern die beiden Standesinitiativen der Kantone Zürich und Bern zu überweisen.

**Ruckstuhl:** Ich bitte Sie im Namen der CVP-Fraktion, diese beiden Standesinitiativen abzulehnen und das Postulat der Kommission zu überweisen. Ich schliesse mich den Argumenten der Vorredner an, was die Randregionen, was den Unterschied zwischen Berg und Tal betrifft, und auch den Argumenten – die zwar Herr Wiederkehr zu widerlegen versuchte –, was die Grenzbereiche betrifft: Wir müssen doch klar sehen, dass wir ernsthafte Probleme hätten.

Im weiteren sehen wir – das Postulat weist darauf hin –, dass sich die Finanzdirektorenkonferenz dieses Problems angenommen hat. Wenn wir dem Postulat zustimmen und nicht diesen Standesinitiativen, bringt das keine Verzögerung des Gesetzes. Ich habe den Eindruck, dass die beiden Stände ein wenig kurzsichtig gehandelt und nur ihren eigenen Garten gesehen haben. Zürich und Bern sind wahrscheinlich die Kantone, die die beste Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln haben, sowohl bei den SBB als auch bei den innerstädtischen Verkehrsmitteln. Ich möchte die Vertreter dieser Kantone oder diejenigen, die diese Standesinitiativen unterstützen, anfra-

gen, ob sie auch bereit wären, in diesen Kantonen die entsprechenden Steuertarife zu verdoppeln. Denn hier kann man ohne weiteres auf die privaten Verkehrsmittel verzichten, wenn man nicht in abgelegenen Regionen wohnt. Das wäre ein Akt der Gerechtigkeit, aber davon ist offenbar in diesen Kantonen nicht die Rede.

**M. Etique:** Je voudrais faire mienne la proposition de la commission qui suggère de ne pas donner suite aux deux initiatives cantonales, zurichoise et bernoise. Le rapport d'experts contient d'excellents arguments qui militent contre une transposition de l'impôt sur les véhicules dans le prix de l'essence. Je ne reviendrai donc pas sur ces arguments.

Je regrette toutefois que le rapport du groupe de travail ne fasse aucune mention des régions périphériques qui ne manqueraient pas d'être durement pénalisées par une fiscalité devenant proportionnelle aux prestations kilométriques. Les auteurs de telles propositions semblent en effet ignorer que, pour beaucoup de nos concitoyens, la voiture automobile privée n'est pas un luxe mais tout simplement une nécessité afin d'assurer les déplacements des personnes et des marchandises dans ces régions.

Compte tenu de l'impossibilité réelle d'étoffer suffisamment l'offre de transports publics pour qu'elle réponde aux besoins des populations concernées, il me paraît totalement illusoire d'espérer une nouvelle répartition modale du trafic, qui interviendrait à la faveur de nouvelles mesures fiscales. En fait, malgré une nouvelle fiscalité, on continuera à rouler autant sur nos routes, non pas par plaisir mais par nécessité, les transports publics n'en retireront aucun avantage important, mais, une fois de plus, ce sont les régions périphériques qui seront pénalisées par une augmentation de leurs coûts de transports.

C'est la raison pour laquelle je vous propose de rejeter ces deux initiatives.

**Präsident:** Ich beantrage Ihnen, die Rednerliste zu schliessen.

**Dreher:** Ich habe im Jahre 1972 das erste Mal über die Umlagerung der Hubraumbesteuerung auf den Benzinpreis in befürwortendem Sinn geschrieben; nicht wegen der mittlerweile grün gewordenen Argumentation, sondern weil ich die technologisch unhaltbare Bemessungsgrundlage aufgrund der Hubraumbesteuerung damit abschaffen wollte. Sie wissen, dass die Versicherungsprämien nach wie vor auf dem Hubraum basieren, was als Bemessungsgrundlage ebenfalls überholt und nicht mehr haltbar ist.

Am 21. Juni 1973 wurde in einem Expertenbericht über die Revision der Verkehrsabgaben dem Regierungsrat des Kantons Zürich empfohlen, darauf hinzuwirken, dass die Kompensation der kantonalen Motorfahrzeugsteuern über einen Zuschlag auf dem Treibstoffpreis herbeigeführt werden könnte. Ich habe mich letztmals mit diesem Thema am 19. Juli 1985 in einem ausgiebigen Artikel im «Tagesanzeiger» befasst, und da sind wir zum Teil zu anderen Ergebnissen gekommen – ich habe mit der Erdölvereinigung zusammengearbeitet – als hier die Kommission. Das Wichtigste: Es sind nicht 30 Rappen Kompensationszuschlag pro Liter nötig, sondern 17 Rappen. Das ist ausgerechnet worden; es wären 17 Rappen pro Liter nötig, um die kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf der Basis der Werte 1982 zu kompensieren. Wir hatten damals die Steuern und Gebühren zusammengezählt, total 832 Millionen Franken, und diese Summe durch den Treibstoffabsatz in Litern geteilt, der mit Umrechnungsfaktoren aufgrund der verkauften Tonnagen ermittelt wurde. Das Resultat: 17 Rappen. Heute – ich habe das überschlagsmäßig angeschaut – wären es 16 bis 18 Rappen, niemals aber 30.

Damit entfällt eine Reihe von Argumenten, insbesondere dasjenige des grenznahen Benzintourismus. Der Preisunterschied zwischen einem Liter Benzin Italien/Schweiz wäre auch nach einer Erhöhung von 17 Rappen immer noch so attraktiv, dass die italienischen Grenzgänger und Touristen in der Schweiz tanken würden, ebenso die Franzosen. Andererseits

wird kaum ein grenznah wohnender Schweizer wegen einer Tankfüllung von 60 Litern mal 17 Rappen – Sie können diese Kopfrechnung selber anstellen – extra ins Ausland fahren.

Wenn ich nun gegen diese Vorlage rede, hat das einen anderen Grund. Diese 17 Rappen müssten in der Verfassung fixiert werden. Andernfalls hätten wir das Chaos. Sonst würde jeder noch so dünne Vorwand – im Moment sind es «Umweltschutz», «saubere Luft» – als Argument genügen, um den Autofahrer bei jeder Gelegenheit höher zu belasten. Aus diesem Grunde sage ich nein dazu.

Ich möchte mich noch zur Standesinitiative des Kantons Zürich betreffend fahrleistungsabhängige Abgabe äussern. Es steht dem Kanton Zürich frei, sich gesamt schweizerisch wieder einmal lächerlich zu machen. Sie wissen doch aus Erfahrung, wie hoch die Mehrheiten sind, mit denen Motorfahrzeugsteuererhöhungsvorlagen vom Volk abgelehnt werden. Ich erinnere Sie an die letzte Vorlage im Kanton Zürich, in der die Auto-Partei allein gegen den ACS und alle anderen autofreundlichen Parteien die Nein-Parole vertreten und durchgesetzt hat. 64 Prozent der Bevölkerung sind uns gefolgt. Glauben Sie denn im Ernst, Radumrehungszähler hätten in einer Volksabstimmung auch nur die Spur einer Chance? Wir sollten doch – angesichts der Arbeitsüberlastung in diesem Rat – darauf verzichten, wertvolle geistige Substanz in Totgeburten zu investieren. Das ist einfach Unsinn! Ich kann es nicht anders formulieren! Hören Sie mit diesen gut gemeinten, aber umweltistisch motivierten steuerlichen Hirngespinsten auf! Sie haben doch nicht die geringste Chance! Fangen wir also gar nicht damit an!

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, beide Standesinitiativen sowie das Postulat der Kommission abzulehnen – das ist am einfachsten.

**Fierz:** Nicht wahr, Herr Dreher, die geistigen Totgeburten kamen aus Mehrheiten der Parlamente in Zürich und in Bern. Da waren Leute beteiligt, die Sie als normal betrachten. Die Frage ist, wie sie dann dazu kamen, solche Totgeburten zu produzieren. Wahrscheinlich waren es geplante Totgeburten: Zur Konzeption ist es in den Parlamenten kurz vor den Wahlen gekommen, weil man sich mit grossen Mehrheiten umweltfreundlich geben wollte und man wusste, dass man das «Kind» im Nationalrat schon noch abtreiben konnte. Und all die Herren, die dann gewählt wurden, helfen jetzt mit, es wieder abzutreiben! Das ist doch eine politische Unehrllichkeit sondergleichen! Aus Berner Sicht muss das hier zuerst gesagt werden.

Der zweite Punkt, der hier noch ungenügend herauskam: Alle unsere Luftreinhaltemassnahmen und der Bericht der Elektrowatt kamen aufgrund der Bedrohung durch die klassische Luftverschmutzung zustande. Inzwischen haben wir den Bericht Brundtland, wir haben die CO<sub>2</sub>-Problematik. Wir konnten soeben mittels gelbem Zettel den Bericht des Paul-Scherrer-Institutes über die CO<sub>2</sub>-Problematik bestellen; dieser Bericht ist soeben herausgekommen; dies ist gewiss kein linksunterwandertes Institut, Herr Dreher. Professor Blaser, der Leiter, ist einer der angesehensten Physiker der Welt. Der Schluss ist doch ganz einfach: Wir müssen den fossilen Treibstoffverbrauch weltweit um etwa 50 Prozent senken und in den industrialisierten Staaten um 80 Prozent – wenn wir ehrlich handeln wollen. Damit müssen wir irgendwann anfangen.

Hier hat Herr Dreher natürlich schon recht: Die 16 Rappen, die er ausrechnet, lösen noch nichts. Aber man muss mit den Hirngespinsten und den Totgeburten, wie Herr Dreher sie zu nennen beliebt, weitermachen. Man muss berücksichtigen, dass die Hälfte der Rentenzahlungen, der Zahlungen der obligatorischen Unfallversicherung und der Militärversicherung Beiträge an Verkehrspflichten sind. Diese Prämien gehören auch noch auf den Benzinpreis. Bei der Haftpflichtversicherung können wir das gleich nochmals machen. Dann bekommen wir langsam einen wirksamen Zuschlag, der hilft, eine Lösung zu finden, um die Umwelt und die Luft zu entlasten.

Ich bitte Sie alle, diese Scheingefechte abzubrechen und diesen beiden parlamentarischen Initiativen zuzustimmen; sonst muss man sich wirklich fragen, ob man Umweltpolitik noch den herrschenden Mehrheiten überlassen darf.

**Präsident:** Herr Dreher hat das Wort für eine kurze persönliche Erklärung.

**Dreher:** Herr Kollege Fierz, ich bin mit Ihnen im ersten Punkt Ihres Votums einverstanden, nämlich dass es die Unehrllichkeit der Zürcher Politiker war. Sie haben den Nagel auf den Kopf getroffen; das ist ja das Problem. Sie sehen, wir haben sogar Gemeinsamkeiten in den Auffassungen!

**Scherrer:** Ich ersuche Sie, die beiden Standesinitiativen betreffend die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern über den Treibstoffpreis abzulehnen; dasselbe gilt auch für das Postulat der Kommission für Gesundheit und Umwelt.

An die Adresse all derer, die fahrleistungsabhängige Motorfahrzeugsteuern und zum Beispiel deren Umlegung auf den Treibstoffpreis fordern, ist festzuhalten, dass wir diese Besteuerung in der Schweiz schon lange kennen. Jeder Motorfahrzeugbesitzer entrichtet pro Liter Treibstoff, den er tankt, rund 62 Rappen an Abgaben und Steuern in die Bundeskasse. Für ein Fahrzeug, welches einen Verbrauch von 10 Litern pro 100 Kilometer aufweist, werden bei einer jährlichen Fahrleistung von 15 000 Kilometern – das ist der schweizerische Durchschnitt – jährlich 930 Franken an Steuern entrichtet. Beträgt die Fahrleistung 50 000 Kilometer, wie sie im Berufsverkehr und zum Beispiel bei Aussendienstmitarbeitern gang und gäbe ist, werden gar 3100 Franken jährlich in die Bundeskasse abgeliefert. Mithin wird dem Verursacherprinzip bereits Rechnung getragen, und deshalb sollen die Motorfahrzeugsteuern bleiben, was sie sind, nämlich eine fixe Grundsteuer, deren Erhebung in der Kompetenz der Kantone bleiben soll.

Frau Diener hat die Automobilindustrie aufgefordert, treibstoffsparende Motoren zu entwickeln. Das macht die Automobilindustrie schon, seit sie besteht. Frau Diener, in den letzten 13 Jahren hat die Automobilindustrie den spezifischen Verbrauch, d. h. den Verbrauch pro Fahrzeug, um weit über 20 Prozent gesenkt. Diese Tat hat die Industrie alleine vollbracht, ohne staatlichen Zwang. Es ist in solchen Fragen wichtig, der Industrie ihre Entwicklungsmöglichkeiten nicht zu nehmen; sie sorgt nämlich durch die Weiterentwicklung der Technik auch ganz wesentlich für ihren Beitrag zum so viel zitierten Umweltschutz.

**Fischer-Seengen:** Namens der freisinnigen Fraktion hat Frau Spoerry in materieller Hinsicht alles Notwendige gesagt, was zu dieser Thematik zu sagen ist. Sie hat auch bekanntgegeben, dass wir – neben der Ablehnung der beiden Standesinitiativen – das Postulat der Kommission unterstützen. Nun kommt Herr Wiederkehr und behauptet kurzerhand, das sei eine unehrliche Politik und die freisinnige Fraktion bzw. Frau Spoerry betreibe hier in politischer Hinsicht eine unlautere Handlung. Ich möchte Herrn Wiederkehr einfach sagen: Wenn sich die FDP für dieses Postulat einsetzt, dann tut sie das, weil sie der Ueberzeugung ist, dass es richtig sei, und sie wird sich auch künftig dahinterstellen. Allerdings muss ich sagen: Wir behalten uns die Freiheit vor, das Resultat dieser Abklärungen dann einer genauen Prüfung zu unterziehen und genau zu schauen, ob dieses wirklich praktikabel, ob es gerecht, ob es europakonform sei usw. Dann werden wir uns abschliessend dazu äussern.

Wir haben durch Frau Spoerry unsere Haltung absolut klar bekanntgegeben, und wir haben es nicht nötig, uns solche Dinge vorhalten zu lassen.

**Hari, Berichterstatter:** Angesichts der knappen Zeit, die uns noch zur Verfügung steht, will ich mich kurz fassen und möchte eigentlich nur Kollege Wiederkehr eine Antwort geben.

Herr Wiederkehr spricht von einer einfachen Lösung betreffend Grenzüberfahrtung mit vollem Tank. Hier muss man sich schon die Frage stellen, ob unsere Grenzorgane, deren Bestand ohnehin recht knapp bemessen ist, überhaupt in der Lage sind, den Benzinstand bei jedem Fahrzeug zu überprüfen. Wir sollten hier doch keine Massnahmen beschliessen, die nicht kontrolliert werden können.

**M. Savary-Vaud**, rapporteur: Le débat a bien montré que la situation n'est pas la même à Zurich, à Berne ou dans les régions périphériques de notre pays. C'est donc la raison essentielle pour laquelle il faut laisser aux cantons les compétences fiscales dans ce domaine. Evitons les mesures de rétorsion, évitons d'opposer les campagnards aux citadins et évitons de pénaliser le tourisme: ces trois raisons doivent vous faire aller dans le sens de la commission et refuser les deux initiatives cantonales.

**Präsident:** Wir stimmen ab. Die Kommission für Gesundheit und Umwelt beantragt Ihnen, beiden Initiativen keine Folge zu geben. Die Minderheit Diener beantragt Ihnen, den Initiativen Folge zu geben.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit	80 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	45 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

*Schluss der Sitzung um 11.55 Uhr*  
*La séance est levée à 11 h 55*

**Standesinitiative Bern Erhebung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern über den Benzinprix**

**Initiative du canton de Berne Perception sur le prix de l'essence de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur**

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.206
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1485-1492
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 736