

**Botschaft
über die Volksinitiativen
«zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe»
und «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette»**

vom 31. Mai 1989

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen die Botschaft über die Volksinitiativen «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» und «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette» und beantragen Ihnen, diese Volk und Ständen mit der Empfehlung auf Verwerfung und ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung zu unterbreiten.

Die Entwürfe zu den entsprechenden Bundesbeschlüssen liegen bei.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

31. Mai 1989

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Delamuraz

Der Bundeskanzler: Buser

Übersicht

Die Verfassungsgrundlagen für die Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette sind am 26. Februar 1984 mit klaren Mehrheiten von Volk und Ständen angenommen worden. Diese Strassenbenützungsabgaben werden seit dem 1. Januar 1985 erhoben; sie sind bis Ende 1994 befristet.

Kurz nach Inkrafttreten dieser Abgaben sind die Volksinitiativen «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» bzw. «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette» eingereicht worden. Sie verlangen die Aufhebung dieser Strassenbenützungsabgaben. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung beider Volksbegehren.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten haben sich die Strassenbenützungsabgaben gut eingespielt und können ordnungsgemäss vollzogen werden. Die Übergangszeit von zehn Jahren soll genutzt werden, um die Möglichkeiten für leistungsabhängige und zweckgebundene Strassenbenützungsabgaben abzuklären. In diese Abklärungen sollen die bisher gemachten Erfahrungen und auch die Vorhaben der EG Eingang finden. Die EG-Kommission postuliert die volle Anlastung der Wegekosten nach Territorialprinzip. Eine vorzeitige Aufhebung der Strassenbenützungsabgaben würde der politisch erwünschten Kontinuität widersprechen.

Die Strassenbenützungsabgaben sind sachlich gerechtfertigt, solange der private Verkehr die verursachten Kosten nicht deckt. Eine Kostenunterdeckung wird sowohl für die Fahrzeuge, welche die Schwerverkehrsabgabe als auch für die Fahrzeuge, welche die Autobahnvignette zu entrichten haben, ausgewiesen. Im Vergleich zu ausländischen Staaten sind überdies die schweizerischen Strassenbenützungsabgaben von mässiger Höhe und damit für den einzelnen Automobilisten bzw. Transportunternehmer gut verkraftbar.

Die Aufhebung der Strassenbenützungsabgaben würde demgegenüber zu einer volkswirtschaftlich unerwünschten versteckten Bevorzugung des privaten Strassenverkehrs führen. Eine solche Bevorzugung würde den privaten Strassenverkehr tendenziell verstärken. Die Bestrebungen, die ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteile des privaten Strassenverkehrs im Verhältnis zum öffentlichen Verkehr abzubauen, würden mit einer Aufhebung der Strassenbenützungsabgaben in Frage gestellt.

Ein Gegenvorschlag zu den beiden Volksbegehren wäre rechtlich und politisch problematisch. Ein direkter Gegenentwurf wäre nach Auffassung des Bundesrates nur sinnvoll, wenn er eine Kompetenz zur Erhebung leistungsabhängiger Strassenbenützungsabgaben enthalten würde. Er würde damit aber nicht in die gleiche oder zumindest ähnliche Richtung wie die Initiativen gehen und wäre deshalb aus rechtlicher Sicht problematisch. Der Bundesrat beantragt deshalb, auf einen Gegenvorschlag zu den Initiativen zu verzichten.

Botschaft

Die beiden Volksinitiativen zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe bzw. zur Abschaffung der Autobahnvignette betreffen Sachbereiche, welche in vielerlei Hinsicht miteinander verbunden sind. Es rechtfertigt sich deshalb, die Botschaft zu diesen beiden Volksinitiativen gemeinsam darzustellen, damit Wiederholungen möglichst unterbleiben können.

1 Die Volksinitiativen

11 Wortlaut der Initiativen

111 Wortlaut der Volksinitiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe»

Am 24. Juni 1986 wurde von einem ad hoc-Komitee unter Mitwirkung verschiedener Verbände des Automobil-Gewerbes (Sekretariat der Initiative: Herr Bernhard Böhi, Basel) die Volksinitiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» eingereicht. Die Initiative verlangt die ersatzlose Streichung von Artikel 17 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, das heisst die Aufhebung der Verfassungsgrundlage für die Schwerverkehrsabgabe.

Die vorgeschlagene Initiative lautet (BBI 1986 II 1270):

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art. 17

Aufgehoben

112 Wortlaut der Volksinitiative «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette»

Am 8. Juli 1986 wurde ebenfalls von einem ad hoc-Komitee mit dem Basler Journalisten Bernhard Böhi die Volksinitiative «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette» eingereicht. Die Initiative verlangt die ersatzlose Streichung von Artikel 18 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, das heisst die Abschaffung der Verfassungsgrundlage für die Nationalstrassenabgabe.

Der Initiativtext lautet (BBI 1986 II 1354):

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art. 18

Aufgehoben

12 Zustandekommen der Initiativen

Mit Verfügung vom 30. Juli 1986 stellte die Bundeskanzlei fest, dass die Initiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» 112970 gültige Unterschriften aufweist und damit formell zustandegekommen ist (BBl 1986 II 1270). Auch die Initiative «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette» ist formell zustandegekommen. Gemäss Verfügung der Bundeskanzlei vom 12. August 1986 weist dieses Volksbegehren 113 539 gültige Unterschriften auf (BBl 1986 II 1354).

13 Behandlungsfrist

Die Frist für den Bundesrat, den Räten eine Botschaft zur Initiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» vorzulegen, läuft am 24. Juni 1989 ab (nach Art. 27 Abs. 1 des Geschäftsverkehrsgesetzes; SR 171.11, in Verbindung mit Art. 29 Abs. 1 desselben Erlasses in der Fassung vom 17. Dez. 1976. Diese Fassung von Art. 29 Abs. 1 ist auf Volksinitiativen, welche vor dem 1. Jan. 1987 eingereicht worden sind, gemäss Art. 72 des Geschäftsverkehrsgesetzes anwendbar).

Aufgrund der genannten Bestimmungen des Geschäftsverkehrsgesetzes läuft die entsprechende Frist bei der Initiative «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette» bis am 8. Juli 1989. Weil beide Initiativen in dieser Botschaft behandelt werden, ist die Botschaft bis am 24. Juni 1989 den eidgenössischen Räten vorzulegen. Entsprechend werden sich die eidgenössischen Räte zu beiden Initiativen bis spätestens am 24. Juni 1990 auszusprechen haben, falls sie nicht einen Gegenentwurf beschliessen (gemäss den Art. 27 Abs. 1 und 29 Abs. 4 des Geschäftsverkehrsgesetzes in der Fassung vom 17. Dez. 1976).

14 Gültigkeit

141 Einheit der Form

Eine Initiative kann entweder in der Form der allgemeinen Anregung oder als ausgearbeiteter Entwurf eingereicht werden (Art. 121 Abs. 4 der Bundesverfassung); Mischformen sind unzulässig (Art. 75 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte; SR 161.1). Beide Initiativen verlangen die Abschaffung von bestehenden Verfassungsnormen und weisen damit die Form eines ausgearbeiteten Entwurfes auf. Die Einheit der Form ist somit bei beiden Initiativen gewahrt.

142 Einheit der Materie

Nach Artikel 121 Absatz 3 der Bundesverfassung darf eine Initiative nur *eine* Materie zum Gegenstand haben. Dies trifft bei beiden Initiativen zu. Die Initiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» betrifft die Materie der Schwerverkehrsabgabe, ohne einen anderen Sachbereich der Bundesverfassung

in Frage zu stellen. Die Initiative «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette» beschränkt sich auf die Materie der genannten Strassenbenützungsabgabe. Die Einheit der Materie ist somit bei beiden Initiativen gegeben.

15 Inhalt der Initiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe»

Dieses Volksbegehren verlangt die ersatzlose Aufhebung von Artikel 17 der Übergangsbestimmungen in der Bundesverfassung. Die am 26. Februar 1984 vom Souverän angenommene Verfassungsgrundlage für die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe lautet:

Art. 17

¹ Der Bund erhebt für die Benützung der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe.

² Diese Abgabe beträgt:

a. für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	
– von über 3,5 bis 11 Tonnen	500 Franken
– von über 11 bis 16 Tonnen	1500 Franken
– von über 16 bis 19 Tonnen	2000 Franken
– von über 19 Tonnen	3000 Franken
b. für Anhänger	
– von über 3,5 bis 8 Tonnen	500 Franken
– von über 8 bis 10 Tonnen	1000 Franken
– von über 10 Tonnen	1500 Franken
c. für Gesellschaftswagen	500 Franken

³ Der Bundesrat bestimmt für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr in der Schweiz im Verkehr stehen, nach Gültigkeitsdauer abgestufte Abgabesätze; er berücksichtigt den Erhebungsaufwand.

⁴ Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann für besondere Fahrzeugkategorien die Ansätze im Sinne von Absatz 2 festlegen, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Busen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein.

⁵ Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Vor Ablauf dieser Frist kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.

Diese Übergangsbestimmung ist gemäss Absatz 5 auf zehn Jahre befristet. Die zehnjährige Gültigkeitsfrist läuft Ende 1994 aus. Die Annahme der Initiative hätte die sofortige Aufhebung von Artikel 17 der Übergangsbestimmungen in der Bundesverfassung zur Folge (gemäss Art. 123 Abs. 1 der Bundesverfassung und Art. 15 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte).

Diese Initiative verlangt die ersatzlose Aufhebung von Artikel 18 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung. Dieser Artikel ist in der Abstimmung vom 26. Februar 1984 von Volk und Ständen angenommen worden und lautet:

Art. 18

¹ Der Bund erhebt für die Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe von 30 Franken.

² Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein und überwachen die Einhaltung der Vorschriften bei allen Fahrzeugen.

³ Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Vor Ablauf dieser Frist kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.

Auch diese Verfassungsbestimmung ist bis Ende 1994 befristet. Die Annahme der Initiative hätte die sofortige Aufhebung von Artikel 18 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung zur Folge (analog zu Ziff. 15 vorne).

2 Ausgangslage

21 Vorgeschichte der Strassenbenützungsabgaben

Die Strassenrechnung hat für das Jahr 1977 für den Schwerverkehr eine Unterdeckung von 314 Millionen Franken ausgewiesen. Gegen Ende der siebziger Jahre haben sich überdies die Aussichten für die Finanzlage des Bundes verschlechtert. Vor diesem Hintergrund haben die eidgenössischen Räte mit Motion vom 24. Oktober/4. Dezember 1978 vom Bundesrat Vorschläge für Strassenbenützungsabgaben verlangt.

Der Bundesrat hat in Erfüllung dieser Motion am 16. Januar 1980 den eidgenössischen Räten eine Botschaft über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe (BBl 1980 I 1113 ff.) unterbreitet. In dieser Botschaft beantragte der Bundesrat eine Kompetenznorm für eine kosten- und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Hingegen beantragte er, dass auf eine Autobahnvignette vorderhand zu verzichten sei. Das Parlament beschloss jedoch im Juni 1983, Volk und Ständen die Einführung einer *auf zehn Jahre befristeten und pauschal zu erhebenden Schwerverkehrsabgabe bzw. Autobahnvignette zu empfehlen*.

Volk und Stände haben diesen beiden Vorlagen am 26. Februar 1984 zugestimmt. Die Schwerverkehrsabgabe wurde mit 1254489 Ja zu 882756 Nein bzw. von 13½ Ständen zu 7½ Ständen angenommen (BBl 1984 I 1353). Der Einführung der Autobahnvignette haben 13½ zu 7 Stände zugestimmt; das Stimmverhältnis lag bei 1132497 Ja zu 1005051 Nein (BBl 1984 I 1353).

22 Die Grundlagen für die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe

221 Die Verfassungsgrundlage für die Schwerverkehrsabgabe

Artikel 17 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung umschreibt die wichtigsten Grundelemente der Schwerverkehrsabgabe. Diese Abgabe gilt für alle in- und ausländischen Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 t, soweit diese schweizerische Strassen benützen, welche dem allgemeinen Verkehr geöffnet sind.

Die direkt anwendbare Verfassungsgrundlage regelt im weiteren die pauschalen Abgabesätze, welche je nach Fahrzeugkategorie jährlich zwischen 500 und 3000 Franken betragen. Die Abgabesätze sind auf Vorschlag des Transportgewerbes und zur Vereinfachung der Erhebungsformalitäten pauschal ausgestaltet worden. Der Bundesrat wird ermächtigt, die Abgabesätze nach Gültigkeitsdauer abzustufen sowie bestimmte Ausnahmen von der Abgabepflicht festzulegen.

Im Bestreben, die Verfassungsgrundlage für die Schwerverkehrsabgabe durch ein Abgabesystem im Rahmen der Grundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP; BBl 1983 I 941) ersetzen zu können, wurde die Gültigkeit von Artikel 17 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung auf zehn Jahre befristet. Nach Absatz 5 der genannten Übergangsbestimmung kann überdies auf dem Wege der Gesetzgebung vorzeitig ganz oder teilweise auf die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe verzichtet werden.

Eine parlamentarische Initiative Villiger (85.232 Parlamentarische Initiative Villiger 7.3.85), welche eine Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe auf dem Dringlichkeitswege verlangt hätte, ist am 9. Oktober 1987 zurückgezogen worden (vgl. Übersicht über die Verhandlungen der Bundesversammlung; 1987 III 16 Nr. 23).

Ausserdem hat der Nationalrat am 9. März 1989 eine Motion Scherrer (88.735 M Scherrer 3.10.88) mit 50:78 Stimmen abgelehnt. Dieser Vorstoss hätte eine vorzeitige Aufhebung dieser Abgabe verlangt (Amtl. Bull. N 1989, 349 ff.).

222 Die Verordnung über die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe

Gestützt auf die Verfassungsgrundlage in Artikel 17 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung hat der Bundesrat am 12. September 1984 die Verordnung über die Schwerverkehrsabgabe (SR 741.71) erlassen. Diese Verordnung ist per 1. Januar 1985 in Kraft getreten. Dieser Erlass ist inzwischen zweimal geändert worden:

- mit Verordnungsänderung vom 3. Dezember 1984 (AS 1984 1474) wurde bei ausländischen Fahrzeugen von der Einfahrtspauschale zur Tagespauschale übergegangen unter massiver Senkung der entsprechenden Abgabebeträge. Damit wurde ausländischer Kritik teilweise Rechnung getragen.
- am 13. November 1985 (AS 1985 1846) wurden Abgabeerleichterungen für bestimmte Fahrzeugkategorien gewährt. Ausserdem wurde durch Neufassung von Artikel 15 die Grundlage geschaffen, um den Haltern schweizerischer

Fahrzeuge bei Auslandfahrten die Schwerverkehrsabgabe anteilmässig zurückzuerstatten. Mit dieser Massnahme wurde der Charakter der Schwerverkehrsabgabe als Strassenbenützungsgebühr unterstrichen.

223 Die Erfahrungen mit der Verordnung über die Schwerverkehrsabgabe

Es ist zu unterscheiden zwischen der Kritik an der Erhebung der Schwerverkehrsabgabe allgemein bzw. der Kritik am Erhebungssystem.

Im Inland hat die Einführung der Schwerverkehrsabgabe anfänglich zu erheblichen Protesten seitens der Abgabepflichtigen geführt. Die Abgabe konnte indessen von Anfang an erhoben werden.

In letzter Zeit ist die Kritik indessen spürbar zurückgegangen. Auch in den Verbandsorganen des Transportgewerbes wird die Schwerverkehrsabgabe nur noch sporadisch kritisiert, seit es gelungen ist, das Ausland von Retorsionsmassnahmen abzuhalten oder zur Senkung bereits erhobener Belastungen zu bewegen. Der Bundesrat wird sich weiterhin bemühen, die in diesem Zusammenhang stehenden Probleme auf dem Verhandlungsweg zu entschärfen, um die Konkurrenzfähigkeit schweizerischer Transportunternehmen im Ausland zu erhalten.

Im Ausland richtet(e) sich die Kritik vor allem gegen den Pauschal-Charakter der Abgabe. Weil die Abgabe nicht leistungsabhängig erhoben werden kann und nicht zweckgebunden verwendet wird, gilt sie aus der Sicht einiger ausländischer Staaten als voraussetzungslos geschuldet Steuer. Die ausländische Kritik scheint sich jedoch in letzter Zeit von der Schwerverkehrsabgabe zu anderen Problemen (Gewichtslimite, Nacht- und Sonntagsfahrverbot) zu verlagern.

Mit Fragen der Pauschalierung der Abgabe und der Vereinbarkeit mit internationalen Abkommen hatte sich das Bundesgericht zu befassen: Mit Urteil vom 2. September 1986 hat es die Erhebung einer Tagespauschale von 15 Franken (in Anwendung von Art. 19 Abs. 4 Bst. a der Verordnung über die Schwerverkehrsabgabe) als nicht diskriminierend für den (belgischen) Fahrzeughalter und auch als verhältnismässig gegenüber der für ein Jahr zu erhebenden Pauschale geschützt¹⁾.

In den letzten Jahren sind zwei Versuche gescheitert, die Verfassungsgrundlagen für die Schwerverkehrsabgabe zu ändern:

224 Die VCS-Initiative «für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe»

Am 7. Dezember 1986 haben Volk und Stände die Initiative des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) «für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe» klar verworfen. Die Initiative wollte die Ansätze der geltenden Schwerverkehrsabgabe für eine Übergangszeit massiv erhöhen (BBl 1985 II 650).

¹⁾ Urteil des Bundesgerichtes vom 2. September 1986, teilweise publiziert in Pra 76 Nr. 11, speziell E. 3.

225 Die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik

Die am 12. Juni 1988 von Volk und Ständen abgelehnten Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik (Bundesbeschluss vom 20. März 1987; BBl 1987 I 979) hätten eine Bestimmung enthalten, um die Schwerverkehrsabgabe leistungsabhängig auszustalten. Nach Artikel 37 Absatz 2 Ziffer 2 Buchstabe b dieser Verfassungsgrundlage hätte der Bund Benützungsabgaben erheben können. Diese Abgaben hätten die vom privaten Verkehr verursachten Kosten (unter Einbezug der externen Kosten und Nutzen) decken müssen. Sie wären zweckgebunden zu verwenden gewesen.

23 Die Grundlagen für die Erhebung der Autobahnvignette

231 Die Verfassungsgrundlage für die Autobahnvignette

Der direkt anwendbare Artikel 18 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung führt die Grundlagen für die Autobahnvignette ein. Diese Abgabe gilt für die Benützung der Nationalstrassen 1. und 2. Klasse durch in- und ausländische Motorfahrzeuge und Anhänger bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 t. Die jährliche Abgabe beträgt pro Fahrzeug pauschal 30 Franken. Der Bundesrat wird ermächtigt, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe zu befreien und insbesondere für Fahrten im Grenzbereich Sonderregelungen zu treffen.

Auch auf die Erhebung der Autobahnvignette kann auf dem Wege der Gesetzgebung vorzeitig ganz oder teilweise verzichtet werden (Abs. 3 der genannten Verfassungsbestimmung).

Vor dem Parlament ist zur Zeit eine Motion Dreher hängig (88.414 M Dreher 17.3.88), welche eine vorzeitige Aufhebung dieser Abgabe verlangt.

232 Die Erfahrungen mit der Verordnung über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen

Die Erhebung der Autobahnvignette hat sich innert einer kurzen Anlaufzeit gut eingespielt. Zum überwiegend reibungslosen Vollzug dieser Abgabe trägt – neben dem im Vergleich zu Nachbarstaaten geringen Abgabebetrag für die Benützung von Autobahnen – auch das einfache Erhebungssystem bei.

233 Die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik

Auch bei der Autobahnvignette haben Bundesrat und Parlament mit der Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP; BBl 1987 I 979) eine dauerhafte Regelung auf Verfassungsstufe ermöglichen wollen. Diese Vorlage wurde aber – wie schon erwähnt – vom Souverän abgelehnt.

24 Die Gründe für die Erhebung von Strassenbenützungsabgaben

241 Allgemeines

Die Gründe für die Erhebung von Strassenbenützungsabgaben müssen in einem weiteren Zusammenhang gesehen werden. Es rechtfertigt sich deshalb, einleitend einige Hauptelemente der Aufgabenteilung und Finanzierung im Strassenwesen darzustellen.

Der *Bund* beteiligt sich wesentlich an Bau und Unterhalt der Nationalstrassen, am Bau der Hauptstrassen und weiterer Werke im Interesse des Strassenverkehrs und leistet nicht-werkgebundene Beiträge. Zu diesem Zweck stehen ihm aufgrund von Artikel 36^{ter} der Bundesverfassung (angenommen von Volk und Ständen am 27. Febr. 1983) die Hälfte des Treibstoffzollertrages und der gesamte Ertrag aus dem Treibstoffzollzuschlag zur Verfügung. Dagegen fliessen die andere Hälfte des Treibstoffzollertrages sowie die Erträge¹⁾ aus der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette in die allgemeinen Haushaltsmittel des Bundes. Diese sind damit nicht für Strassenzwecke gebunden.

Die *Kantone* befassen sich in erster Linie mit Nationalstrassen, Hauptstrassen und weiteren wichtigen kantonalen Strassen. Dazu stehen ihnen primär die Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern, Bundesbeiträge, Beiträge der Gemeinde und Dritter sowie allgemeine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Die *Gemeinden* finanzieren ihre Strassenbauten im wesentlichen aus allgemeinen Mitteln und aus Anliegerbeiträgen. In den meisten Fällen erhalten sie auch Kantonsbeiträge.

242 Die heutige Strassenfinanzierung des Bundes

Auf der Ebene des Bundes werden die Treibstoffzollerträge aufgrund von Artikel 36^{ter} der Bundesverfassung und nach Massgabe des am 22. März 1985 erlangenen Treibstoffzollgesetzes (SR 725.116.2) für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet. Dies umfasst

- die Beteiligung an den Kosten der Nationalstrassen (3. Kap. des Treibstoffzollgesetzes),
- Beiträge an die Kosten des Baus der Hauptstrassen (4. Kap. des Treibstoffzollgesetzes),
- Beiträge an Massnahmen zur Trennung und Verknüpfung des privaten und öffentlichen Verkehrs,
- Beiträge an strassenverkehrsbedingte Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen sowie
- Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten längs dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen und gewisser Eisenbahnanlagen, die dem Autoverkehr dienen (5. Kap. des Treibstoffzollgesetzes).

Überdies richtet der Bund aufgrund der Artikel 34 und 35 des Treibstoffzollgesetzes nicht-werkgebundene Beiträge an die Kantone aus, welche sich nach deren Strassenlasten und Finanzkraft bemessen. Die Ausgaben und Einnahmen

¹⁾ Die Erträge der Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette sind im *Anhang I* aufgelistet.

des Bundes bei den zweckfinanzierten Strassenverkehrsausgaben sind in den Botschaften zum Voranschlag und zur Staatsrechnung in einer Übersicht zusammengefasst aufgeführt (Botschaft zur Staatsrechnung 1987, S.158; im BBl nicht veröffentlicht).

243 Die Strassenrechnung

Gestützt auf Artikel 36 des Treibstoffzollgesetzes lässt der Bundesrat «eine Strassenrechnung führen, in der die anrechenbaren Erträge der öffentlichen Hand aus dem Motorfahrzeugverkehr dessen anteiligen Kosten gegenübergestellt werden». Der Bundesrat hat das Bundesamt für Statistik mit der Erstellung dieser Rechnung beauftragt.

Die seit 1959 geführte Strassenrechnung soll einen gegliederten Überblick über die Aufwendungen der öffentlichen Hand für das Strassenwesen und deren Deckung durch anrechenbare Erträge aus dem Motorfahrzeugverkehr geben. Dabei werden nur die Wegekosten erfasst (Bau, Unterhalt und Betrieb der dem Motorfahrzeugverkehr offen stehenden Strassen). Der Verkehr hat neben positiven aber auch negative Auswirkungen wie Unfälle, Lärm, Energieverbrauch, Luftverschmutzung. Diese zusätzlichen Effekte des Strassenverkehrs, das heisst seine externen Kosten (und Nutzen), konnten bisher allerdings in der Strassenrechnung noch nicht berücksichtigt werden.

Auf Verlangen interessierter Kreise wurden die zu berücksichtigenden Daten einer Revision unterzogen. Die Grundsätze für eine Neugestaltung der Strassenrechnung sind vom Bundesrat mit Beschluss vom 25.Juni 1986 gutgeheissen worden. Die nach dem neuen Modell erstellte Rechnung berücksichtigt auch die Erträge der Strassenbenützungsabgaben. Für das Jahr 1985 weist die Kapitalrechnung einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Strasse von 90,6 Prozent aus. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad variiert je nach Fahrzeugkategorie (vgl. nachfolgende Tabelle 1). Gesamthaft ergibt sich eine Besserstellung von rund 10 Prozent gegenüber den Resultaten von 1984, welche noch nach bisheriger Berechnung ausgewiesen worden sind¹⁾.

Laut den neuesten verfügbaren Resultaten (pro 1985) besteht sowohl bei den vignettenschuldigen Fahrzeugen als auch bei den Fahrzeugen, welche die Schwerverkehrsabgabe zu entrichten haben, eine Unterdeckung der Strassenrechnung.

Im Jahre 1985 konnten die Erträge aus der *Nationalstrassenabgabe* mit 141 Millionen Franken angerechnet werden. Insgesamt weist die Rechnung für die vignettenschuldigen Motorfahrzeuge Einnahmen von 3363 Millionen Franken aus. Diesen Einnahmen stehen anrechenbare Kosten von 3663 Millionen Franken gegenüber. Es besteht somit eine Unterdeckung von 300 Millionen Franken oder rund 8 Prozent.

¹⁾ Einzelheiten zur Ausgestaltung der Strassenrechnung werden im *Bericht über die Neugestaltung der Strassenrechnung*, herausgegeben vom Bundesamt für Statistik, Bern 1985, dargelegt.

**Nach Fahrzeugkategorien gegliederte Eigenwirtschaftlichkeits- und Deckungsgrade
gemäss Strassenrechnung pro 1985**

Tabelle 1

Fahrzeugarten	Anrechenbare Einnahmen	Kapitalrechnung			Ausgabenrechnung		
		Zurechenbare Kosten und Verzinsung	Eigenwirtschaftlich- keitsgrad	Über- oder Unter- deckung ¹⁾	Zurechenbare Ausgaben und Verzinsung	Deckungs- grad	Über- oder Unter- deckung ¹⁾
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	in %	Mio. Fr.	Mio. Fr.	in %	Mio. Fr.
Motorfahrräder	51,9	70,9	73	— 19,0	90,2	58	— 38,3
Motorräder	56,4	70,2	80	— 13,8	81,7	69	— 25,3
Personenwagen:							
— Leichte	295,2	365,5	81	— 70,3	410,6	72	— 115,4
— Mittlere	2324,0	2701,0	86	— 377,0	2999,2	78	— 675,2
— Schwere	399,6	259,3	154	+140,3	287,5	139	+112,1
Kleinbusse	9,3	6,8	137	+ 2,5	7,5	124	+ 1,8
Lieferwagen	264,0	226,7	116	+ 37,3	250,7	105	+ 13,3
Öffentliche Busse	5,1	54,2	9	— 49,1	53,4	10	— 48,3
Private Cars	16,5	20,1	82	— 3,6	19,9	83	— 3,4
Lastwagen:							
— Zwei-Achser							
— 3,5–5 t	4,1	3,3	125	+ 0,8	3,5	116	+ 0,6
— 5–9 t	12,2	9,7	126	+ 2,5	10,2	120	+ 2,0
— 9–13 t	32,2	29,9	108	+ 2,3	30,5	106	+ 1,7
— über 13 t	266,6	287,3	93	— 20,7	282,7	94	— 16,1
— Drei-Achser über 13 t	86,0	88,7	97	— 2,7	87,1	99	— 1,1
— Vier-Achser über 25 t	47,0	44,7	105	+ 2,3	44,2	106	+ 2,8

¹⁾ — = Unterdeckung

+ = Überdeckung

Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

Fahrzeugarten	Anrechenbare Einnahmen	Kapitalrechnung			Ausgabenrechnung		
		Zurechenbare Kosten und Verzinsung	Eigenwirtschaftlichkeitsgrad	Über- oder Unterdeckung ¹⁾	Zurechenbare Ausgaben und Verzinsung	Deckungsgrad	Über- oder Unterdeckung ¹⁾
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	in %	Mio. Fr.	Mio. Fr.	in %	Mio. Fr.
Sattelschlepper:							
– Zwei-Achser bis 3,5 t	3,7	4,5	83	– 0,8	4,9	76	– 1,2
– 3,5–13 t	1,4	1,5	92	– 0,1	1,6	89	– 0,2
– über 13 t	38,8	31,6	123	+ 7,2	31,2	124	+ 7,6
– Drei-Achser über 13 t	2,1	1,8	117	+ 0,3	1,8	118	+ 0,3
Transportanhänger:							
– Leichte	15,0	33,5	45	– 18,5	35,7	42	– 20,7
– Schwere	37,8	54,7	69	– 16,9	58,4	65	– 20,6
Sattelanhänger:							
– Leichte	0,9	2,6	35	– 1,7	2,8	32	– 1,9
– Schwere	12,1	28,5	42	– 16,4	29,5	41	– 17,4
Total	3981,9	4397,0	90,6	– 415,1	4824,8	82,5	– 842,9
– davon Schwerverkehr ohne öffentliche Fahrzeuge	560,5	606,3	92	– 45,8	605,5	93	– 45,0

¹⁾ – = Unterdeckung

+ = Überdeckung

Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Fahrzeugen, welche der *Schwerverkehrsabgabe* unterstehen. In der Rechnung des Jahres 1985 treten die Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe mit einem anrechenbaren Nettoertrag von 109 Millionen Franken auf. Die Rechnung weist für die abgabepflichtigen Motorfahrzeuge und Anhänger Einnahmen von rund 560 Millionen Franken und zurechenbare Kosten von 606 Millionen Franken aus. Hier beträgt die Unterdeckung somit 46 Millionen Franken oder rund 8 Prozent.

Diese Zahlen zeigen, dass die Erhebung der Nationalstrassenabgabe und der Schwerverkehrsabgabe solange gerechtfertigt ist, als für die abgabepflichtigen Fahrzeuge keine Kostendeckung ausgewiesen werden kann.

Nähere Einzelheiten zu den kategorienweise ermittelten Eigenwirtschaftlichkeits- und Deckungsgraden gibt die nachfolgende Tabelle 1 wieder. Die Eigenwirtschaftlichkeitsgrade werden nach dem System der Kapitalrechnung und nach dem System der Ausgabenrechnung ermittelt.

Bei der *Kapitalrechnung* werden die Investitionen nach betriebswirtschaftlichen Regeln nur im Umfang der jährlichen Wertverminderung (Abschreibung) berücksichtigt und wird das investierte Kapital verzinst. Ebenfalls verzinst werden die Saldi der Vorjahre. Auf diese Weise lässt sich der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad eruieren.

Bei der *Ausgabenrechnung* werden den anrechenbaren Einnahmen die vollen jährlichen Strassenausgaben inkl. der vollen Investitionsausgaben und der Zins auf den Saldi der Vorjahre gegenübergestellt. Diese Methode weist den Dekkungsgrad aus. Die Kapitalrechnung ist für die Bemessung der Unterdeckung der Motorfahrzeuge aussagekräftiger und politisch von grösserer Bedeutung, weil sie der für die Preiskalkulation verwendeten unternehmerischen Kostenrechnung entspricht. Die Ausgabenrechnung stellt die Finanzierungsflüsse samt Verzinsung des kumulierten Saldos dar.

244 Die Strassenbenützungsabgaben in Westeuropa

244.1 Allgemeines

In verschiedenen westeuropäischen Ländern werden neben der Besteuerung der Strassenfahrzeuge und des Treibstoffes unabhängig vom Immatrikulationsland des Fahrzeugs spezielle Strassenbenützungsabgaben erhoben.

Für den *Schwerverkehr* kennen neben der Schweiz folgende Länder spezielle Abgaben: Grossbritannien (Brücken- und Tunnelgebühren), Frankreich, Italien, Griechenland, Spanien und Portugal (Autobahngebühren), Schweden, Norwegen und Finnland (Kilometerabgaben) sowie Österreich (Strassenverkehrsbeitrag). Dabei ist indessen zu berücksichtigen, dass bei den Autobahngebühren – zumindest theoretisch – eine Ausweichmöglichkeit besteht, während dies bei der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe nicht der Fall ist.

Für *leichte Motorfahrzeuge* (insbesondere Personenwagen) kennen neben der Schweiz folgende Länder Autobahngebühren: Österreich (auf einzelnen Strecken), Frankreich, Griechenland, Italien und Portugal. Die vereinzelt in Grossbritannien erhobenen Brücken- und Tunnelgebühren fallen dagegen kaum ins Gewicht.

Die folgenden Ausführungen beschränken sich auf Strassenbenützungsabgaben in Nachbarländern der Schweiz. Die Tarife dieser Abgaben werden in den *Anhängen 3-5* zu dieser Botschaft dargestellt.

244.2 Österreich

In Österreich werden sowohl von Personenwagen als auch von Schwerverkehrsfahrzeugen Abgaben zur Benützung bestimmter Autobahnen und Tunnels erhoben («Maut» und Strassenverkehrsbeitrag). Die «Maut»-pflichtigen Strecken sind:

- Brennerautobahn (Innsbruck-Brenner),
- Tauernautobahn (bestimmte Teilstücke),
- Arlbergtunnel,
- Zwei Tunnels auf der Pyhrn-Autobahn.

Ausserdem unterliegt die Güterbeförderung mit Schwerverkehrsfahrzeugen (inkl. Anhängern) einem sogenannten Strassenverkehrsbeitrag. Die Erhebung dieser Abgaben wird unter anderem damit begründet, die Konkurrenzvorteile der Strasse gegenüber den Bahnen abzubauen.

244.3 Frankreich und Italien

In diesen beiden Ländern werden die wichtigsten Autobahnen von privaten oder gemischtwirtschaftlichen Gesellschaften erstellt und betrieben. Diese Gesellschaften sind ermächtigt, von den Autobahnbenützern (Personenwagen und Schwerverkehr) Abgaben («péage», «pedaggio») zu erheben. Der Ertrag aus diesen Benützungsabgaben dient direkt zur Finanzierung dieser Autobahnen, was die vergleichsweise hohen Gebühren erklärt.

244.4 Bundesrepublik Deutschland

Die Bundesrepublik Deutschland erhebt bisher keine speziellen Strassenbenützungsabgaben. Allerdings kennt die BRD im europäischen Vergleich relativ hohe Motorfahrzeugsteuern und eine relativ hohe Steuerbelastung auf Treibstoffen. Zusätzlich sollen nach den Intentionen der deutschen Bundesregierung ab 1990 in- und ausländische Schwerverkehrsfahrzeuge einer Abgabe für die Benützung des bundesdeutschen Strassennetzes unterstellt werden. Gleichzeitig sollen die deutschen Kfz.-Steuern abgesenkt werden («belastungsneutrale» Regelung für deutsche LKW-Halter). Die Abgabe soll für die Benützung von Bundesfernstrassen erhoben werden. Sie soll jährlich zwischen 2000 und 7000 DM pro Fahrzeug betragen (vier Gebührenklassen).

Die Einführung der Abgabe wird unter anderem damit begründet, dass Wettbewerbsverzerrungen zwischen bundesdeutschen Transportunternehmen und ihren ausländischen Konkurrenten abzubauen seien.

244.5 Fürstentum Liechtenstein

Im Fürstentum Liechtenstein werden keine Strassenbenützungsabgaben erhoben. Dieses Land verfügt über keine Autobahnen.

3 Beurteilung der beiden Volksinitiativen

31 Kontinuität

Beide Volksinitiativen stellen klare Entscheide von Volk und Ständen in Frage. Diese Entscheide sind im Jahre 1984 gefällt worden und sollten allein schon im Interesse der Kontinuität nicht nach kurzer Zeit wieder umgestossen werden. Dies gilt umso mehr, als die Verfassungsgrundlagen für die Schwerverkehrsabgabe und für die Autobahnvignette auf zehn Jahre befristet sind. Diese Übergangszeit soll genutzt werden, um über das «Ob» und «Wie» der Strassenbenützungsabgaben verlässliche Erkenntnisse zu gewinnen.

Nach der Auffassung des Bundesrates ist die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette auch sachlich gerechtfertigt:

32 Das Verursacherprinzip

Die Strassenrechnung weist für Personenwagen und für Schwerverkehrsfahrzeuge ungedeckte Kosten aus. Es entspricht dem Eigenwirtschaftlichkeits- und Verursacherprinzip, die ungedeckten Kosten von diesen Fahrzeuggruppen zu erheben. Dabei ist zu erwähnen, dass die Strassenrechnung nur die ungedeckten Wegekosten berücksichtigt; der Einbezug der externen Kosten und Nutzen des Strassenverkehrs wird zurzeit untersucht. Es ist im weiteren unbestritten, dass der Schwerverkehr die Strassenkörper in einem Ausmass beansprucht, welches eine gegenüber Fahrzeugen unter 3,5 t Gesamtgewicht höhere Abgabenbelastung begründet. Die Schwerverkehrsabgabe ist ausserdem im Verhältnis zur Autobahnvignette um ein Vielfaches höher, weil sich hier die Unterdeckung der Strassenkosten auf weniger Fahrzeuge bezieht.

33 Der Beitrag der ausländischen Strassenbenützer

Die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette sind das bestmögliche Instrument, um von den ausländischen Strassenbenützern einen Beitrag an die schweizerischen Strassenkosten zu erhalten. Diese Beitragsleistungen sind gerechtfertigt, weil unser leistungsfähiges Strassennetz auch den ausländischen Benützern Vorteile bringt. Umgekehrt zeigen auch die in den meisten Nachbarländern der Schweiz und in weiteren europäischen Ländern erhobenen Strassenbenützungsabgaben, dass eine verursachergerechte Strassenfinanzierung anzustreben ist.

34 Die Interessen des Umweltschutzes

Im weiteren trägt die Erhebung von Strassenbenützungsabgaben dazu bei, die Wettbewerbsverzerrungen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr abzubauen. Es ist aus Gründen des Umweltschutzes (Luftreinhaltung, Lärmentlastung) und des Energiesparens erwünscht, die Attraktivität der Bahnen zu erhöhen.

Eine Attraktivitätssteigerung der Bahnen ist insbesondere im Transitverkehr notwendig (vgl. NEAT und kurzfristige Verbesserung des Huckepacks sowie Bahnkorridor mit 4 m Eckhöhe). Die Erhebung von Strassenbenützungsabgaben kann die Nachfrage nach Transitleistungen bei den Bahnen fördern und damit die Nachteile des Transitverkehrs für unser Land vermindern. Dementsprechend sind nicht nur Fahrzeuge, welche unser Land auf der Bahn durchqueren, sondern auch solche, die von einem Grenzzollamt zu einem Verladebahnhof in der Grenzzone fahren, um von dort im Huckepack weiterbefördert zu werden, von der Schwerverkehrsabgabe ausgenommen (Art. 3 Abs. 1 Bst. h der Verordnung über die Schwerverkehrsabgabe).

35 Bundesfinanzen

Schliesslich sind die Strassenbenützungsabgaben auch als Teil der Bundesentnahmen zu betrachten. Die geltenden Strassenbenützungsabgaben sind von der Kostenunterdeckung her gerechtfertigt und tragen somit Gebührencharakter. Ihre Erträge von rund 300 Millionen Franken jährlich kommen dem Bundeshaushalt zugute.

36 Schlussfolgerungen

Eine Annahme der Initiativen würde die im Hinblick auf eine verursachergerechte Strassenfinanzierung erreichten Fortschritte rückgängig machen. Ein solcher Kurswechsel würde auch den entsprechenden Bestrebungen in verschiedenen europäischen Ländern zuwiderlaufen. In diesem Zusammenhang hat der Bundesrat mit Beschluss vom 26. April 1989 die Absicht bekräftigt, die Ablösung der geltenden Strassenbenützungsabgaben durch zweckgebundene Abgaben vorzuschlagen. Die Schwerverkehrsabgabe soll künftig leistungsabhängig erhoben werden. Bei der Bemessung der Abgabe sollen die regionalpolitischen Auswirkungen sorgfältig geprüft werden. Die Schwerverkehrsabgabe soll im Grenzverkehr flexibler ausgestaltet werden. Die Strassenbenützungsabgaben sind mit den entsprechenden Vorhaben der EG bestmöglich abzustimmen (vgl. Ziff. 5).

Der Bundesrat beabsichtigt, in der zweiten Hälfte des Jahres 1989 ein Vernehmlassungsverfahren über die Neugestaltung der Strassenbenützungsabgaben durchzuführen.

- 4 **Die Auswirkungen der Initiativen**
- 41 **Die Auswirkungen der Initiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe»**
- 411 **Die Auswirkungen auf die Strassenfinanzierung**

Die Erträge der Schwerverkehrsabgabe sind nicht zweckgebunden; sie fliessen in den allgemeinen Bundeshaushalt und stehen dort für die allgemeinen Aufgaben zur Verfügung. Die Mittel, die für Strassenaufgaben zweckgebunden sind, werden durch die Schwerverkehrsabgabe nicht beeinflusst. Weil der Bund zudem keine allgemeinen Haushaltssmittel für Strassenzwecke einsetzen muss, wird auch diese Seite nicht beeinflusst. Somit hätte eine Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe keine direkten Auswirkungen auf die Strassenfinanzierung des Bundes, hingegen würden sich die Einnahmen und damit das Rechnungsergebnis verschlechtern.

Anders zu beurteilen ist jedoch die Frage nach der Eigenwirtschaftlichkeit des Schwerverkehrs, die unabhängig ist von der eigentlichen Bereitstellung von Mitteln für die Strassenaufwendungen. In der Strassenrechnung treten die Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe mit einem anrechenbaren Nettoertrag von 109 Millionen Franken für das Jahr 1985 auf.

Würde die Schwerverkehrsabgabe aufgehoben, so vergrösserte sich die Unterdeckung für die massgebenden Kategorien von 46 auf 155 Millionen Franken oder um 25 Prozent. Die Eigenwirtschaftlichkeit des Schwerverkehrs würde sich damit zusätzlich verschlechtern.

412 Die Auswirkungen auf das Transportgewerbe

Es muss davon ausgegangen werden, dass der Wettbewerb unter den Anbietern von Leistungen mit schweren Strassenfahrzeugen (Gütertransporte und Carreisen) recht intensiv ist. Weil die Abgabe alle Unternehmer, auch die ausländischen in ungefähr dem gleichen Umfang, in gleichem Masse trifft und andere Leistungsvorteile des Strassentransportes neben dem Preis eine wohl grössere Rolle spielen, kann in den meisten Fällen volle Überwälzung auf die Kunden angenommen werden.

Eine Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe würde somit zwar bei gleichen Leistungspreisen die Gewinnmarge der Unternehmer erhöhen. Der recht intensive Wettbewerb dürfte dies aber verhindern, weil die Möglichkeit sehr rasch ausgenutzt würde, die Leistung etwas billiger anbieten zu können, mit anderen Worten die zusätzliche Marge an die Nachfrager weiterzugeben. Eine Verbilligung würde ihrerseits die Nachfrage steigern und müsste letztlich zu zusätzlichen Strassentransportkapazitäten führen.

Die Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe hätte somit im intern schweizerischen Angebot – mit Ausnahme des Werkverkehrs kaum wesentliche Auswirkungen. Lediglich im Werkverkehr dürfte eine Überwälzung der Abgabe schwierig sein.

413 Die Auswirkungen auf den öffentlichen Strassenverkehr

Die schweren Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (Gesellschaftswagen, die auf Kursstrecken eingesetzt werden) sind gemäss der Verordnung des Bundesrates vom 12. September 1984 von der Abgabepflicht befreit. Die Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe hat hier somit keine direkten Auswirkungen. Anders verhält es sich jedoch im Zusammenhang mit den privaten Garunternehmen und den Unternehmen des privaten Güterverkehrs. Hier würde die Wettbewerbssituation zu Ungunsten der Bahn beeinflusst.

414 Internationale Auswirkungen

Grundsätzlich sind die ausländischen Fahrzeuge der gleichen Abgabepflicht unterworfen wie die schweizerischen. Bei der Abschaffung der Abgabe entfiel die Abgabepflicht auch für diese Fahrzeuge, so dass Parallelität zum schweizerischen Anbieter hergestellt wäre. Der Ertrag der Schwerverkehrsabgabe von ausländischen Fahrzeugen betrug 1988 brutto rund 22 Millionen Franken.

Für schweizerische Nutzfahrzeuge müssen seit dem Jahre 1985 in einigen europäischen Ländern die im nationalen Recht vorgesehenen Gebühren oder Steuern bezahlt werden. In den meisten Fällen handelt es sich aber um eine Aufhebung bisheriger Abgabefreiungen auf Gegenseitigkeit. Überall dort, wo das Prinzip der Spiegelbildlichkeit der Beträge zur Schwerverkehrsabgabe nicht gewahrt, die Abgaben nur einseitig erhoben oder eigentliche Retorsionsmassnahmen angedroht wurden, konnten bis heute in zum Teil langwierigen Verhandlungen Lösungen gefunden werden, die die Konkurrenzfähigkeit des schweizerischen Transportgewerbes im Ausland nicht in Frage stellen. Zu erwähnen ist, dass der Halter aufgrund von Artikel 15 der Schwerverkehrsabgabe-Verordnung für die Zeit, in der sich ein Fahrzeug nachweislich im Ausland befindet, die anteilmässige Rückerstattung der Schwerverkehrsabgabe verlangen kann. Diese Rückerstattung ist von ausländischen Abgaben unabhängig, kann diese aber ganz oder teilweise kompensieren oder gar übertreffen.

Die Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe würde wohl bedeuten, dass die bilaterale Gegenseitigkeit mit den betreffenden Ländern wiederhergestellt wäre und schweizerische schwere Fahrzeuge somit von ausländischen Abgaben wieder befreit würden.

415 Die Auswirkungen auf die Güterpreise

Der Produktionswert aller in der Schweiz erzeugten und verteilten Güter und der dazugehörigen Dienstleistungen betrug gemäss volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung des Bundesamtes für Statistik im Jahre 1985 rund 330 Milliarden Franken (sog. Bruttonproduktionswert). Verglichen mit diesem Produktionswert machen die rund 110 Millionen Franken Ertrag der Schwerverkehrsabgabe (1985) etwa ein Drittel Promille aus; davon wären allerdings noch die Einnahmen aus dem Transitverkehr abzuziehen. Wenn sich zwar für einzelne Produkte oder Branchen etwas höhere Anteile der Schwerverkehrsabgabe am Verkaufs-

preis ergeben könnten, so ist der Anteil insgesamt verschwindend klein. Die Auswirkungen auf die Wirtschaft sind somit sehr gering. Für den Konsumenten wären kaum Verbilligungen spürbar.

416 Auswirkungen auf die Berg- und Randregionen

Im Gegensatz zu den wirtschaftlich stärkeren Regionen fallen in Berg- und Randregionen häufig höhere Transportkosten an (Standortnachteile, kleinere Gütermengen). Die Schwerverkehrsabgabe hat auf diese strukturell bedingten Unterschiede bei den Transportkosten jedoch keinen direkten Einfluss.

417 Personelle und finanzielle Auswirkungen für den Bund

Weil der personelle Aufwand für die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe vor allem bei den Kantonen anfällt (kantonale Motorfahrzeugkontrollen), ergäben sich in erster Linie bei den Kantonen personelle Einsparungen. Der Bund ent-schädigt den Erhebungsaufwand der Kantone. Diese Entschädigung von jährlich rund 3 Millionen Franken würde entfallen. Beim Bund selber könnten etwa 18 Stellen eingespart werden. Ausserdem würde die auf Bundesfahrzeugen la-stende Schwerverkehrsabgabe von gegen 2 Millionen Franken jährlich entfallen. Die Schwerverkehrsabgabe hat dem Bund in den Jahren 1985–1988 folgende Bruttoerträge eingebracht:

	Mio. Fr.
1985	112
1986	116
1987	121
1988	125

Auf Bruttoerträge dieser Gröszenordnung müsste der Bund bei Annahme der Initiative künftig verzichten. Unter Einbezug der Aufwandminderungen würde sich das Ergebnis der Finanzrechnung – ohne Berücksichtigung der Erhebungs-kosten der Zollverwaltung – um rund 120 Millionen Franken verschlechtern.

42 Die Auswirkungen der Initiative «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette»

421 Die Auswirkungen auf die Strassenfinanzierung

Wie die Schwerverkehrsabgabe sind auch die Erträge der Nationalstrassenab-gabe nicht zweckgebunden. Somit ergibt sich aus deren Wegfall keine Konse-quentz auf die Finanzierung der Strassenaufwendungen.

Demgegenüber ergibt sich aus Sicht der Strassenrechnung ein anderes Bild: Weil in der Strassenrechnung auch die Einnahmen aus der Nationalstrassenab-gabe dem privaten Strassenverkehr gutgeschrieben werden, müsste eine solche Gutschrift bei Aufhebung der Autobahnvignette entfallen. Am Beispiel der Strassenrechnung pro 1985 hat diese Gutschrift 141 Millionen Franken betra-gen.

Würde die Nationalstrassenabgabe wieder aufgehoben, so vergrösserte sich die Unterdeckung für die massgebenden Motorfahrzeugkategorien von 300 auf 441 Millionen Franken oder um rund 12 Prozent. Damit würde sich der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der leichten Fahrzeuge verschlechtern.

422 Die Auswirkungen auf die PW-Halter

Der Wegfall einer Abgabe bedeutet naturgemäss eine Verbilligung des Konsums. Der Ertrag der Nationalstrassenabgabe muss allerdings in Bezug gesetzt werden zu den gesamten Kosten des Motorfahrzeugverkehrs für die Fahrzeughalter. Für das Jahr 1985 können die geldmässigen Gesamtkosten aller Fahrzeuge in der Schweiz (ohne Abschreibung und Verzinsung der Fahrzeuge usw.) auf rund 18 Milliarden Franken geschätzt werden (*Quelle*: Berechnung nach GVF-Bericht 1/88, S.274). Verglichen mit diesen Gesamtkosten beträgt die Belastung der Autofahrer durch die Nationalstrassenabgabe somit nur ungefähr ein halbes Prozent. Die Auswirkungen wären verschwindend gering.

423 Die Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr

Der öffentliche Personenverkehr wird durch die Nationalstrassenabgabe nicht direkt berührt. Ein Wegfall der Abgabe hätte aufgrund der geringen prozentualen Bedeutung geringe Auswirkungen.

424 Internationale Auswirkungen

Heute treten Reaktionen des Auslandes auf die Nationalstrassenabgabe kaum mehr auf; die Abgabe wird weitgehend akzeptiert, zumal die Vignette verglichen mit Autobahngebühren in verschiedenen europäischen Ländern als preisgünstig bezeichnet werden kann. Der Wegfall der Vignette würde wohl dennoch begrüßt. Auswirkungen könnten sich mit einer schnelleren Zunahme des Strassen-Transitverkehrs und entsprechenden Umwelteinwirkungen ergeben.

425 Die Auswirkungen auf den Fremdenverkehr

Entsprechend den Ausführungen unter der vorstehenden Ziffer dürften sich aus der Aufhebung der Nationalstrassenabgabe kaum nennenswerte Auswirkungen auf den Fremdenverkehr ergeben; die Verpflichtung zum Kauf einer Autobahnvignette dürfte ausländische Touristen kaum vom Besuch der Schweiz abhalten. Es könnte sich lediglich ein publizistisches Echo einstellen, das aber wenig messbare Auswirkungen zeitigen dürfte.

426 Die Auswirkungen auf die Konsumentenpreise

Gemäss den Ausführungen unter Ziffer 421 bedeutet der Wegfall der Nationalstrassenabgabe für den Konsumenten, gemessen an dessen Ausgaben für den

Motorfahrzeugverkehr, sehr wenig. Entsprechend sind auch keine Auswirkungen auf die Konsumentenpreise zu erwarten.

427 Personelle und finanzielle Auswirkungen für den Bund

Beim Bundespersonal wären von einer Aufhebung der Autobahn-Vignette rund 52 Personen (besonders Grenzwächter) betroffen. Die Vignette hat in den Jahren 1985–1988 folgende Bruttoerträge gebracht:

	Mio. Fr.
1985	151
1986	160
1987	166
1988	174

Bei Annahme der Initiative würden die Aufwandschädigungen an Kantone und Dritte sowie weitere Unkosten (Belastung der Bundesfahrzeuge, Hilfskräfte) von jährlich rund 12 Millionen Franken entfallen (ohne Berücksichtigung der Erhebungskosten der Zollverwaltung). Somit würde der Bundesfinanzrechnung ein Ausfall in der Grössenordnung von jährlich gegen 165 Millionen Franken entstehen.

5 Das Verhältnis der Initiativen zum europäischen Recht

Die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft steht im Spannungsfeld der zunehmenden Kompetenz der EG als solcher einerseits und der Kompetenzen der Mitgliedstaaten anderseits. Wesentliche Elemente der im EWG-Vertrag festgelegten gemeinsamen Verkehrspolitik (EWGV Art. 74–84) sind bis heute nicht geregelt.

Die EG verfolgt eine Verkehrspolitik, welche mit folgenden Oberzielen umschrieben werden kann:

- Förderung der Integration der einzelstaatlichen Verkehrspolitiken,
- Steigerung der Effizienz und Produktivität des europäischen Verkehrsnetzes,
- Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen.

Im Sinne dieser Ziele schlägt die EG-Kommission für den *Schwerverkehr* die volle Anlastung der Wegekosten nach dem Territorialitätsprinzip vor. Ein entsprechender Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge liegt seit dem 8. Januar 1988 vor. Nach den Vorstellungen der EG-Kommission soll ab 1. Januar 1993 die fiskalische Belastung des Transportgewerbes in der EG mit Hilfe einer *Schwerverkehrsabgabe* harmonisiert werden. Die Art und die Erhebungsmodalitäten dieser Abgabe werden zurzeit noch diskutiert. Jedenfalls sollen das Gewicht und die fiskalische Belastung der abgabepflichtigen Fahrzeuge sowie des Treibstoffes berücksichtigt werden.

Demgegenüber bestehen bei der EG zurzeit keine Bestrebungen, die in verschiedenen Mitgliedsländern erhobenen *Autobahngebühren* für leichte Straßenfahrzeuge (Personenwagen usw.) zu harmonisieren. Es scheint, dass eine Harmoni-

sierung auf diesem Gebiet nicht priorität ist, weil die Autobahngebühren die Wettbewerbsfähigkeit zwischen den EG-Mitgliedsländern kaum nennenswert beeinflussen.

Gesamthaft ergibt sich, dass eine Aufhebung der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe den entsprechenden Bestrebungen in der EG zuwiderläuft. Eine Aufhebung der Autobahnvignette würde die Diskrepanz zu den relativ viel höheren Autobahngebühren einzelner EG-Länder noch akzentuieren.

Weder die Schwerverkehrsabgabe noch die Autobahnvignette stehen mit dem Freihandelsabkommen zwischen der Schweiz und der EG in Widerspruch.

Mit Blick auf das künftige EG-Recht bezüglich der Strassenabgaben ist es angezeigt, die neuen Rechtsgrundlagen für die schweizerische Schwerverkehrsabgabe bzw. Autobahnvignette möglichst flexibel auszustalten. Dabei ist ein Systemwechsel von der pauschalen zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorgesehen. Es ist in jedem Fall der erforderliche Spielraum zu gewinnen, um eine bestmögliche Harmonisierung mit dem EG-Recht zu erreichen. Um das Terrain für europäfähige Strassenbenützungsabgaben abzustecken, sind die Kontakte mit der EG und der EFTA sowie auch im Rahmen der europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) von grosser Bedeutung.

6 Schlussfolgerungen des Bundesrates

61 Allgemeine Schlussfolgerungen

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung sowohl der Initiative «zur Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe» als auch der Initiative «zur Aufhebung der Autobahn-Vignette»

Ausschlaggebend für die Ablehnung beider Initiativen sind die in den Ziffern 3 und 5 dieser Botschaft genannten Beurteilungselemente.

62 Kein Gegenvorschlag

Die Bundesversammlung kann zu Initiativen aufgrund von Artikel 121 Absatz 6 der Bundesverfassung einen Gegenentwurf unterbreiten. Ein solcher Gegenentwurf müsste die gleiche Sachfrage wie die Initiative betreffen (Art. 121 Abs. 6 der Bundesverfassung bzw. Art. 27 Abs. 3 des Geschäftsverkehrsgesetzes: nämliche Verfassungsmaterie). Darüber hinaus müsste ein Gegenentwurf einen gleichen oder zumindest ähnlichen Zweck wie die Initiative verfolgen; er könnte aber andere Lösungen zur Verfolgung des Zweckes einer Initiative enthalten. Der Gegenentwurf müsste für den Stimmbürger eine echte Alternative zur Initiative beinhalten. Zudem müsste er dem Grundsatz der Einheit der Materie entsprechen (gemäss Art. 121 Abs. 3 der Bundesverfassung und Art. 75 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte).

Diesen Anforderungen könnte allenfalls ein Gegenentwurf zu beiden Initiativen genügen, welcher eine zeitlich begrenzte Beibehaltung der Strassenbenützungsabgaben mit gegenüber heute reduzierten Abgabesätzen vorsehen würde. Unzulässig wäre hingegen ein Gegenentwurf, welcher die unbeschränkte Beibehal-

tung der Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette zum Inhalt hätte. Damit würde der Zweck der Initiativen gerade ins Gegenteil verkehrt.

Der rechtliche Spielraum für einen Gegenentwurf zu einer oder beiden Initiativen erweist sich als sehr eng. Eine EG-kompatible Ausgestaltung der Strassenbenützungsabgaben wäre in diesem Rahmen nicht möglich. Ein rechtlich möglicher Gegenentwurf (z. B. mit reduzierten Abgabesätzen) wäre sachlich ungerechtfertigt. Ein solcher Gegenentwurf würde einer verursachergerechten Strassenfinanzierung nur ungenügend entsprechen; die Unterdeckung der Strassenrechnung würde sich verschlechtern.

Diesen Überlegungen steht es aber nicht entgegen – in Kenntnis der Erfahrungen mit den geltenden Strassenabgaben – neue Verfassungsgrundlagen für eine leistungsabhängige Kostenanlastung des Strassenverkehrs vorzuschlagen. Der Bundesrat hat mit Beschlüssen vom 18. Januar 1989 und vom 26. April 1989 die entsprechenden Vorarbeiten in die Wege geleitet.

Einnahmen aus den Strassenverkehrsabgaben 1985–1988

(in Mio. Fr.)

	1985	1986	1987	1988
Schwerverkehrsabgabe	111,7	116,2	120,9	125,5
wovon				
– Anteil inländische Fahrzeuge	93,9	99,5	103,9	107,1
– Rückerstattungen für Fahrten im Ausland	– 0,4	– 2,3	– 3,5	– 3,9
– Anteil ausländischer Fahrzeuge	18,2	19,0	20,5	22,3
Nationalstrassenabgabe	150,5	159,6	166,0	174,0
wovon				
– Verkauf im Inland	79,2	83,0	86,1	90,0
– Verkauf im Ausland	18,6	20,6	21,4	23,6
– Verkauf durch Zollverwaltung an der Grenze ¹⁾	52,7	56,0	58,5	60,4

¹⁾ Erfahrungsgemäss beziehen zahlreiche Schweizer anlässlich eines Grenzübertrittes ihre Vignette bei einem Zollamt. Dieser Anteil lässt sich nicht zuverlässig schätzen.

Quelle: Eidgenössische Oberzolldirektion

1. Treibstoffzolleinnahmen des Bundes 1985–1987

(in Mio. Fr.)

	1985	1986	1987
Reinertrag aus dem Treibstoffzoll	1085,5	1155,5	1155,8
(davon zweckgebunden)	(542,8)	(577,8)	(577,9)
Reinertrag aus dem Treibstoffzollzuschlag ..	1416,4	1496,1	1530,0

Quelle: Bundesamt für Strassenbau**2. Einnahmen der Kantone aus Motorfahrzeugsteuern 1975–1986**

(in Mio. Fr.)

1975	1980	1983	1984	1985	1986
587	752	880	928	956	975

Quelle: Öffentliche Finanzen der Schweiz 1989**3. Strassenausgaben im Jahr 1985**

(in Mio. Fr.)

	Vor Abzug der Doppel- zählungen	Nach Abzug der Doppel- zählungen
Bund	1628	1618
Kantone	2617	893
Gemeinden	1833	1710

Quelle: Öffentliche Finanzen der Schweiz 1986

1. Autobahngebühren in Österreich (Februar 1989)

Anhang 3

	Arlberg		Brenner		Pyhrn		Tauern	
	öS	sFr.	öS	sFr.	öS	sFr.	öS	sFr.
Motorrad Einzelfahrt	90	11.—	90	11.—	90/60	11.—/7.30	90	11.—
<i>Kategorie A</i>								
<i>PKW, Kombi</i>								
Einzelfahrt	140	17.—	120	14.65	120/60	14.65/7.30	180/100	21.95/12.20
Monatskarte (Gästekarte)	—	—	300	36.60	—	—	—	—
Mehrfahrtenkarte (1 Jahr Gültigkeit)	650	79.—	650	79.—	650	79.—	650	79.—
1 Fahrt	65	7.90	65	7.90	65/32,5	7.90/3.95	65	7.90
Jahreskarte Inländer	800	97.60	800	97.60	800	97.60	800	97.60
Jahreskarte Ausländer	—	—	1 000	122.20	—	—	—	—
Pendlerkarte	400	48.80	400	48.80	400	48.80	400	48.80
Jahreskarte für Behinderte	100	12.20	100	12.20	100	12.20	100	12.20
<i>Kategorie B</i>								
<i>LKW, Bus¹⁾</i>								
Einzelfahrt	240	29.30	240	29.30	240/100	29.30/12.20	240	29.30
Mehrfahrtenkarte ²⁾	3 520	429.45	3 520	429.45	3 520	429.45	3 520	429.45
1 Fahrt	176	21.45	176	21.45	176/88	21.45/10.70	176	21.45
Jahreskarte ³⁾	3 000	366.—	3 000	366.—	3 000	366.—	3 000	366.—
<i>Kategorie C</i>								
<i>LKW, Bus⁴⁾</i>								
Einzelfahrt	480	58.55	480	58.55	440/200	53.70/24.40	480	58.55
Mehrfahrtenkarte ²⁾	3 520	429.45	3 520	429.45	3 520	429.45	3 520	429.45
1 Fahrt	352	42.95	352	42.95	352	42.95	352	42.95
100-Fahrten-Karte (1 Jahr Gültigkeit)	—	—	25 000	3050.—	—	—	—	—
Jahreskarte ³⁾	6 000	732.—	—	—	6 000	732.—	6 000	732.—

¹⁾ LKW bis drei Achsen, Bus bis 30 Sitzplätze.

²⁾ Gültig im Jahr der Ausstellung und im darauffolgenden Jahr.

³⁾ Jahreskarten nur für LKW/Inländer.

⁴⁾ LKW über drei Achsen, Bus über 30 Sitzplätze.

10 öS entsprechen ungefähr 1.22 Schweizer Franken (Jan. 1989).

2. Strassenverkehrsbeitrag in Österreich (Febr. 1989)

a. Der Strassenverkehrsbeitrag beträgt monatlich:

- für Fahrzeuge mit österreichischen Kennzeichen bei einer Nutzlast zwischen 5 und 8 t
 - bei Anhängern 130 ÖS pro Tonne (15.85 sFr.)
 - bei andern Fahrzeugen 150 ÖS pro Tonne (18.30 sFr.)
- für Fahrzeuge mit österreichischen Kennzeichen mit einer Nutzlast von mehr als 8 t
 - bei Anhängern 260 ÖS pro Tonne (31.70 sFr.)
 - bei andern Fahrzeugen 300 ÖS pro Tonne (36.60 sFr.)

b. Für Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen beträgt der Strassenverkehrsbeitrag:

- 0,35 ÖS je Tonnenkilometer, höchstens jedoch der Beitrag für Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen

Beispiel:

Ein ausländischer Lastwagen mit 8 t Nutzlast bezahlt für eine Strecke von 100 km einen Betrag von 280 ÖS, was etwa 34.15 Schweizer Franken entspricht.

Autobahngebühren in Italien (1. Jan. 1989)

Anhang 4

Autobahngesellschaft	Tarif pro 100 km/Fahrzeug			
	Tarif für mittlere Personenwagen (1600 cm ³)		Tarif für ein Schwerverkehrs-fahrzeug über 25 t	
	Lit.	sFr.	Lit.	sFr.
Brescia–Padova	8 861	10.40	8 439	9.90
Venezia–Padova	7 671	9.—	13 973	16.40
Messina–Catania	6 316	7.40	7 763	9.10
Meridionale (Napoli–Salerno)	2 353	2.75	3 137	3.70
Torino–Milano	7 480	8.80	12 598	14.80
Messina–Palermo	8 654	10.15	8 173	9.60
Brenner–Milano	8 553	10.05	7 895	9.25
Torino–Savona	10 159	11.90	12 064	14.15

1000 Lit. entsprechen ungefähr 1.175 Schweizer Franken (Jan. 1989).

Autobahngebühren in Frankreich (1. Jan. 1989)

Anhang 5

Autobahnstrecke	Tarif pro 100 km/Fahrzeug			
	Tarif für mittlere Personenwagen		Tarif für Schwer-verkehrs-fahrzeuge	
	FF	sFr.	FF	sFr.
Paris–Caen	27.15	6.90	43.75	11.10
Paris–Lyon–Marseille	31.08	7.90	53.36	13.55
Paris–Metz	40.—	10.15	63.50	16.10
Aix-en-Provence–Menton	53.80	13.65	85.32	21.65
Paris–Bordeaux	42.47	10.80	67.78	17.20
Paris–Lyon–Col du Perthus	35.56	9.—	59.67	15.15
Mâcon–Chamonix	59.44	15.10	104.44	26.50
Toulouse–Bordeaux	41.32	10.50	64.46	16.35
Paris–Lille	29.85	7.60	48.81	12.40

100 FF entsprechen ungefähr 25.39 Schweizer Franken (März 1989).

**Bundesbeschluss
über die Volksinitiative «zur Abschaffung
der Schwerverkehrsabgabe»**

Entwurf

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Prüfung der am 24. Juni 1986¹⁾ eingereichten Volksinitiative «zur Abschaffung
der Schwerverkehrsabgabe»,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 31. Mai 1989²⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹⁾ Die Volksinitiative vom 24. Juni 1986 «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» wird gültig erklärt und Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

²⁾ Die Volksinitiative lautet:

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art. 17

Aufgehoben

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative zu verwerfen.

3251

¹⁾ BBl 1986 II 1270

²⁾ BBl 1989 II 1009

**Bundesbeschluss
über die Volksinitiative «zur Abschaffung
der Autobahn-Vignette»**

Entwurf

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Prüfung der am 8. Juli 1986¹⁾ eingereichten Volksinitiative «zur Abschaffung
der Autobahn-Vignette»,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 31. Mai 1989²⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹⁾ Die Volksinitiative vom 8. Juli 1986 «zur Abschaffung der Autobahn-Vignette» wird gültig erklärt und Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

²⁾ Die Volksinitiative lautet:

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art. 18

Aufgehoben

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative zu verwerfen.

3251

¹⁾ BBI 1986 II 1354

²⁾ BBI 1989 II 1009

**Botschaft über die Volksinitiativen «zur Abschaffung der Schwererverkehrsabgabe» und
«zur Abschaffung der Autobahn-Vignette» vom 31.Mai 1989**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	89.040
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.07.1989
Date	
Data	
Seite	1009-1039
Page	
Pagina	
Ref. No	10 051 114

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisse.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.