

könnte man mit einem gewissen Verständnis des Automobilisten, der ja diese Mittel aufbringt, rechnen. Wenn diese Motion also heissen würde «für den Agglomerationsverkehr» und das «öffentlich» herausgestrichen würde, könnte man mit Sicherheit viel freier darüber diskutieren. Das ist jetzt ja auch in der Verkehrskommission der Fall, wo wir miteinander versuchen, diese Initiative zu behandeln. Ich möchte Sie also bitten, diese Motion nicht zu überweisen, zumindest nur, wie es der Bundesrat vorschlägt, als Postulat.

Müller-Meilen: Ich möchte Ihnen empfehlen, sowohl die Motion Martin wie auch die Motion Scheidegger als Postulat zu überweisen. Dass der Agglomerationsverkehr eines der grossen Verkehrsprobleme unserer Zeit ist, ist unbestritten. Im Zusammenhang mit der letzten Verfassungsabstimmung wurde dieses Problem diskutiert und der KVP vorgeworfen, sie klammere den Agglomerationsverkehr aus, was allerdings umstritten ist. Wenn wir Verkehrsprobleme lösen wollen, müssen wir auch die Verkehrsprobleme der Agglomerationen lösen, weil sie sich dort am ehesten kumulieren. Auch die Automobilverbände – Herr Walter Frey hat darauf hingewiesen, der Touringclub – haben sich mit dem Gedanken auseinandergesetzt, in einer Initiative das Engagement des Bundes zu verstärken. Die Frage, in welcher Form das geschehen soll, ist noch offen. Es ist auch offen, inwieweit die heutigen Verfassungsgrundlagen es zulassen. Ich würde meinen, damit diese Probleme nun studiert werden, sollten wir diese beiden Motionen, die Motion Martin und die Motion Scheidegger, als Postulate überweisen.

Oehler: Ich möchte den beiden Motionären bzw. Postulanten mitteilen, dass sie im Prinzip offene Türen einrennen. Ich bin zufällig Präsident der Kommission, welche früher das Treibstoffzollgesetz behandelte – einzelne Mitglieder unter Ihnen wissen das noch –, zurzeit haben wir Vorlagen des Bundesrates in Behandlung. Wir haben die nächste Sitzung am 5. April und behandeln diese Probleme. Wenn wir dem Bundesrat diese Aufträge über Motionen zusätzlich übertragen, leisten die beiden Herren dem Problem, das sie verfolgen wollen, einen Bärendienst. Die Kommission ist aufgrund der Initiative Béguelin auf gutem Weg. Herr Frey hat es dargelegt. Wir haben schon im Zusammenhang mit dem Treibstoffzollgesetz festgestellt, dass das politische Zündstoff beinhaltet, haben die Vorlage durch dieses Parlament gebracht. Es macht den Anschein, nach der ersten Sitzung in der Kommission, dass wir aufgrund der Motion von Herrn Béguelin möglicherweise eine einvernehmliche Lösung finden werden, teilweise in der Art, wie es die Herren Motionäre anvisieren. Dann ist dem Agglomerationsverkehr wie auch den Anliegen der Strassenverbänden am besten Rechnung getragen.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, jetzt nicht zu motionieren, weil andernfalls die ganze Sache bekanntlich in den anderen Rat gehen muss. Das ganze, dringende Vorhaben erleidet dadurch Verzögerung.

Ledergerber: Man sieht, von welchem Geist die Einwände gegen diese beiden Motionen getragen sind, wenn Sie auf der Liste etwas weiter hinten schauen. Der nächste Vorstoss, der behandelt wird, betrifft die Abschaffung der Schwerverkehrssteuer. Es geht hier einerseits um das Nicht-zur-Kenntnisnehmen eines schwerwiegenden Problems, nämlich des Agglomerationsverkehrs. Herr Müller hat darauf hingewiesen. Auf der anderen Seite gibt es den Versuch, das bereits Erreichte zu demontieren. Man hat früher, als wir noch eine agrarische Gesellschaft waren, vom berühmten Brett vor dem Kopf gesprochen. Ich möchte das ein bisschen abwandeln und vom «Blech vor dem Kopf» sprechen. Ich kann zwar verstehen, dass Leute in diesem Lande auch die Interessen der Autofahrer vertreten. Auch sie gehören zu unserem Lande, und sie haben Interessen, die vertretenswürdig sind. Wenn man das aber tut, dann soll man doch wirklich feststellen, wo diese Interessen liegen. Wir haben heute die Situation, dass der Verkehr jedes Jahr um etwa

zwei bis zweieinhalb Prozent weiterwächst und wir bereits Mitte der neunziger Jahre absolut unhaltbare Zustände in unseren Agglomerationen haben werden. Dann werden auch die Automobilisten nicht mehr fahren können.

Jede Lösung des Agglomerationsverkehrs durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs muss auch von den Automobilisten als Teil einer Verkehrspolitik verstanden werden, die in ihrem Interesse liegt. Deshalb muss es auch möglich sein, dort Erträge aus den Benzinollzuschlägen einzusetzen. Das zweite Argument, das heute morgen genannt worden ist, lautet, man würde hier sozusagen offene Türen einrennen. Ich habe noch nie so häufig wie in der Politik erlebt, dass man sich den Kopf an den sogenannten offenen Türen eingerannt hat. Mir scheint es hier wieder einmal so zu sein. Das Problem der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs ist nicht gelöst und wird grösser. Der Bund muss hier jenen Agglomerationen, die selber alleine nicht mehr zu Rande kommen, unter die Arme greifen. Das muss finanziell geschehen, es kann aber auch direkt bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben, an denen der Bund beteiligt ist, geschehen. Das braucht auch Geld. Ich bitte Sie, sowohl die Motion Martin als auch die Motion Scheidegger, mindestens als Postulate, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, zu überweisen.

88.471
Motion Martin

Le président: Je vous rappelle que le Conseil fédéral accepte la proposition de M. Paul-René Martin sous forme de postulat. Le postulat est combattu par M. Dreher.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung als Postulat	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

88.304
Motion Scheidegger

Le président: La motion de M. Scheidegger a été transformée en postulat par le Conseil fédéral, postulat qui est également combattu par M. Dreher.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung als Postulat	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

88.735

Motion Scherrer

**Aufhebung der Schwerverkehrssteuer
Suppression de la redevance
sur les poids lourds**

Wortlaut der Motion vom 3. Oktober 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, gestützt auf Artikel 17 Absatz 5 Uebergangsbestimmungen der Bundesverfassung ein Gesetz zur Aufhebung der Schwerverkehrssteuer vorzulegen, damit diese Abgabe wennmöglich per 1. Januar 1990 aufgehoben werden kann.

Texte de la motion du 3 octobre 1988

Sur la base de l'article 17 alinéa 5 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet de loi visant la suppression de la redevance sur les poids lourds, qui entrerait si possible en vigueur au 1er janvier 1990.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Blocher, Burckhardt, Cevey, Cincera, Coutau, Dreher, Eisenring, Etique, Frey Walter, Friderici, Früh, Graf, Gros, Guinand, Jeaneret, Leuba, Loeb, Massy, Neuenschwander, Rüttimann, Seiler Hanspeter, Spälti (23)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit***I. Formelles**

1. Die Aufhebung der Schwerverkehrssteuer auf dem Gesetzgebungsweg ist in Artikel 17 Absatz 5 Uebergangsbestimmungen BV ausdrücklich vorgesehen.
2. Am 24. Juni 1986 ist eine Volksinitiative zur sofortigen Aufhebung von Artikel 17 Uebergangsbestimmungen BV mit 112 790 Unterschriften zustandegekommen.

II. Materielles

1. Schweizer Fahrzeughalter bezahlen nach Beilage in zwölf Ländern Retorsionsmassnahmen (Abgaben, welche wegen der Schwerverkehrssteuer nur von Schweizern bezahlt werden müssen). 2. Wenn bis 1992 mit der EG-Liberalisierung die Schwerverkehrssteuer nicht abgeschafft ist, wird kein CH-Fahrzeug mehr in die EG fahren können.
3. Die Schweizer werden seit der Einführung der Schwerverkehrssteuer von Zoll, Polizeiorganen usw. im Ausland echt

schikaniert. Vielfach werden auch Aufträge nicht mehr an Schweizer erteilt.

4. Die Schwerverkehrssteuer ist gemäss Strassen-Kategorienrechnung nicht gerechtfertigt. Motorräder und Lieferwagen wiesen eine grössere Unterdeckung auf, zahlen aber keine zusätzliche Steuer.

5. Eine Pauschalsteuer ist immer ungerecht.

6. Die dem Volk vorgerechneten Einnahmen von mindestens 300 Millionen Franken pro Jahr erwiesen sich in der Praxis nur als 120 Millionen Franken brutto.

7. Dem Stimmbürger wurde erläutert, die Ausländer müssten zur Kasse gebeten werden, weil wir unser Strassennetz usw. gratis zur Verfügung stellen. Mindestens 70 Prozent der Einnahmen kämen von den Ausländern. Realistisch sind es höchstens 20 Prozent.

8. Die finanzielle Lage des Bundes erlaubt ohne weiteres, auf die Erhebung der Schwerverkehrssteuer zu verzichten.

9. Aus dem Anhang geht hervor, dass das Schweizer Transportgewerbe in vielen europäischen Ländern Retorsionsmassnahmen ausgesetzt ist. Mit der Abschaffung dieser im In- und Ausland äusserst umstrittenen Steuer lösen wir die aufgestauten Probleme auf elegante Art und demonstrieren, dass wir ein Teil Europas sind.

10. Die Schwerverkehrssteuer in ihrer heutigen Form war als Uebergangslösung bis zur Annahme der KVP gedacht. Mit der KVP wäre die Verfassungsgrundlage für die Erhebung einer unbefristeten Schwerverkehrssteuer geschaffen worden. Mit der Ablehnung der KVP fallen derartige Ueberlegungen dahin. Das Schweizervolk hat zu erkennen gegeben, dass es Verkehrssteuern des Bundes nicht wünscht, so dass Artikel 17 der Uebergangsbestimmung auch aus diesem Grund aufzuheben ist.

Anhang zur Motion Scherrer betreffend die Aufhebung der Schwerverkehrssteuer

Stand der ausländischen Retorsionsmassnahmen gegen Schweizer Nutzfahrzeughalter wegen der Einführung der schweizerischen Schwerverkehrssteuer seit dem 1. Januar 1985
(Stand 15. Juli 1987)

1. Bulgarien

Pro Einfahrt, für beladene Lastwagen mit oder ohne Anhänger, auch im Transit:

bis zu	3 t Nutzlast	7.50 Levas = ca. Sfr. 14.20
über	3 t bis 7 t Nutzlast	15 Levas = ca. Sfr. 28.35
über	7 t bis 12 t Nutzlast	25 Levas = ca. Sfr. 47.25
über	12 t bis 16 t Nutzlast	35 Levas = ca. Sfr. 66.15
über	16 t Nutzlast	40 Levas = ca. Sfr. 75.60
Autocars, mit oder ohne Passagiere = 20 Levas		

2. Bundesrepublik Deutschland

Seit dem 1. April 1985 wird eine spiegelbildliche Kraftfahrzeugsteuer in DM erhoben.

Höchstzulässiges Gesamtgewicht	pro Tag	pro Monat	pro Jahr/DM
Lastwagen mit 2 Achsen			
+ 3,5 bis 11 t	3.—	54.—	600.—
+ 11 t	9.—	162.—	1800.—
Lastwagen mit mehr als 2 Achsen und nur 1 Antriebsachse			
+ 3,5 bis 11 t	3.—	54.—	600.—
11 bis 16 t	9.—	162.—	1800.—
+ 16 t	12.—	216.—	2400.—
Lastwagen mit mehr als 2 Achsen und mehreren Antriebsachsen und Sattelschlepper (Gesamtzugsgewicht)			
+ 3,5 bis 11 t	3.—	54.—	600.—
11 bis 16 t	9.—	162.—	1800.—
16 bis 19 t	12.—	216.—	2400.—
+ 19 t	18.—	324.—	3600.—
Anhänger mit 1 Achse			
+ 3,5 bis 8 t	3.—	54.—	600.—

Anhängen mit 1 Doppelachse

+ 3,5 bis 8 t

+ 8 t

3.—

6.—

54.—

108.—

600.—

1200.—

Anhängen mit 2 oder mehr Achsen

+ 3,5 bis 8 t

8 bis 10 t

+ 10 t

3.—

6.—

9.—

54.—

108.—

162.—

600.—

1200.—

1800.—

Minimum: DM 18.— pro Tag**3. Deutsche Demokratische Republik**

Seit dem 1. Oktober 1985 wird eine pauschale Strassenbenützungsgebühr in der Höhe von 90 Mark, ca. 75 Sfr, für Hin- und Rückfahrt verlangt.

Autobusse 5 Mark bis zu 9 Plätzen, zuzüglich 1 Mark für jeden weiteren Sitzplatz.

4. Frankreich

Seit dem 1. Januar 1985 muss die Achssteuer bezahlt werden:

Catégories de véhicules	Poids total autorisé en charge ou poids total roulant	Véhicules ne sortant pas de la zone de camionnage		de la zone de camionnage		de la zone courte		Véhicules banalisés Tarif plein Zone longue Trim.
		Tarif plein Zone longue Trim.	journ.	Trim.	journ.	Trim.	journ.	
	Tonnes	F	F	F	F	F	F	F
Véhicules automobiles à 2 essieux	16 à 16.500	100.—	4.—	25.—	1.—	50.—	2.—	115.—
	16.501 à 17.500	350.—	14.—	87.50	3.50	175.—	7.—	402.50
	17.501 à 18.500	750.—	30.—	187.50	7.50	375.—	15.—	862.50
	18.510 à 26	1250.—	50.—	312.50	12.50	625.—	25.—	1437.50
Véhicules automobiles à 3 essieux	25.500 à 26	225.—	9.—	56.25	2.25	112.50	4.50	258.75
Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelée à un tracteur à 2 essieux	25 à 25.500	50.—	2.—	12.50	0.50	25.—	1.—	57.50
	25.501 à 25.500	225.—	9.—	56.25	2.25	112.50	4.50	258.75
	26.501 à 27.500	650.—	26.—	162.50	6.50	325.—	13.—	747.50
	27.501 à 28.500	1100.—	44.—	275.—	11.—	550.—	22.—	1265.—
	28.501 à 29.500	1650.—	66.—	412.50	16.50	825.—	33.—	1897.50
	29.501 à 30.500	2250.—	90.—	562.50	22.50	1125.—	45.—	2537.50
	30.501 à 31.500	2400.—	96.—	600.—	24.—	1200.—	48.—	2760.—
	31.501 à 32	3600.—	144.—	900.—	36.—	1800.—	72.—	4140.—
Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelé un tracteur à 3 essieux	31.501 à 32.500	225.—	9.—	56.25	2.25	112.50	4.50	258.75
	32.501 à 33.500	550.—	22.—	137.50	5.50	275.—	11.—	632.50
	33.501 à 34.500	950.—	38.—	237.50	9.50	475.—	19.—	1092.50
	34.501 à 35	1400.—	56.—	350.—	14.—	700.—	25.—	1610.—
Ensembles composés d'une semi-remorque à 2 essieux attelée à un tracteur à 2 essieux	35.501 à 36.500	400.—	16.—	100.—	4.—	200.—	8.—	460.—
	36.501 à 37.500	850.—	34.—	212.50	8.50	425.—	17.—	977.50
	37.501 à 38	1300.—	52.—	325.—	13.—	650.—	26.—	1495.—
Remorque à 2 essieux	17.500 à 18.500	550.—	22.—	137.50	5.50	275.—	11.—	632.50
	18.501 à 19	800.—	32.—	200.—	8.—	400.—	16.—	920.—
Transports exceptionnels:								
Véhicules à 2 essieux		1250.—	50.—	312.50	12.50	625.—	25.—	1437.50
Véhicules à 3 essieux		250.—	10.—	62.50	2.50	125.—	5.—	287.50
Ensembles avec tracteur à 2 essieux	sans ½ essieux en ligne	750.—	30.—	187.50	7.50	375.—	15.—	862.50
	avec ½ essieux en ligne	375.—	15.—	93.75	3.75	187.50	7.50	431.25
Ensembles avec tracteur à 3 essieux	sans ½ essieux en ligne	1000.—	40.—	250.—	10.—	500.—	20.—	1150.—
	avec ½ essieux en ligne	500.—	20.—	125.—	5.—	250.—	10.—	575.—

5. Jugoslawien

Seit April 1985 wird für Autocars eine Strassensteuer erhoben von

– bis 30 Sitzplätze = 0.0320 US\$ pro km

– ab 30 Sitzplätzen = 0.0410 US\$ pro km

6. Polen

Sfr. 15.— pro Tag, unabhängig von der Fahrzeugart.

7. Rumänien

Es wird eine spiegelbildliche Schwerverkehrssteuer erhoben.

8. Sowjetunion

(Ab 3. April 1987 wird diese Gebühr für Schweizer Fahrzeuge für das Jahr 1987 um 20% reduziert.)

Abgaben pro zurückgelegtem Abschnitt von 10 km, von der Grenze der UdSSR bis zum Bestimmungsort und zurück:

LKWs	bis 15 t	0.88 Rubel
Lastzüge oder Zugfahrzeuge	von 16 bis 20 t	1.28 Rubel
mit Sattelanhänger	von 21 bis 25 t	1.6 Rubel
(mit Waren oder leer)	über 25 t	1.76 Rubel
Zugfahrzeug allein		0.4 Rubel
Sattelanhänger oder	bis 15 t	0.48 Rubel
Anhänger ohne	von 16 bis 20 t	0.96 Rubel
Zugfahrzeug	von 21 bis 25 t	1.36 Rubel
	über 25 t	1.44 Rubel

9. Schweden

Zulässiges	Tägliche Abgabe (Kr)
Gesamtgewicht (Kilo)	pro Einheit:
0 bis 10 000	8
10 001 bis 15 000	14
15 001 bis 20 000	27
20 001 +	41

10. Finnland

Ab 1. 1. 1986, nur für CH-Fahrzeuge)

– Lieferwagen	0.17 FMK/km = 6 Rp./km
– Autobusse	0.29 FMK/km = 10 Rp./km
– Lastwagen	0.28 FMK/km = 10 Rp./km
– Anhänger	0.14 FMK/km = 5 Rp./km
(nur für Distanzen über 50 km)	

11. Tschechoslowakei

Einmalige Gebühr pro Einfahrt, unabhängig von der Fahrzeugart, Sfr. 15.—. Autobusse sind von dieser Gebühr befreit.

12. Ungarn

Kraftfahrzeugsteuer 0.30 Forint pro km und Tonne Gesamtgewicht. Die Schweiz hat ein Kontingent von 750 Bewilligungen pro Jahr. Seit den Gesprächen mit der ungarischen Delegation vom 31. 7. 1985 sind pro Jahr 250 dieser Bewilligungen gebührenfrei.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 23. November 1988*

Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 novembre 1988

1. Für schweizerische Nutzfahrzeuge müssen in der Tat seit dem Jahre 1985 in einigen europäischen Ländern besondere Gebühren oder Steuern bezahlt werden. Es trifft aber nicht zu, dass diese Abgaben ausschliesslich für schweizerische Fahrzeuge zu entrichten seien. In den meisten Fällen handelt es sich um eine Aufhebung bisheriger Abgabebefreiungen auf Gegenseitigkeit. Ueberall dort, wo das Prinzip der Spiegelbildlichkeit nicht gewahrt, die Abgaben nur einseitig erhoben oder eigentliche Retorsionsmassnahmen angedroht wurden, hat der Bundesrat protestiert. In recht langwierigen Verhandlungen konnten bis heute in allen Fällen 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 überreffen.

Es trifft zu, dass unmittelbar nach der Einführung der Schwerverkehrsabgabe seitens unseres Transportgewerbes Klagen wegen «Schikanen» ausländischer Behörden erhoben wurden. So wie in bilateralen und multilateralen Ver-

handlungen das Thema Schwerverkehrsabgabe durch andere Probleme (Gewichtsbegrenzung, Nachtfahrverbot etc.) in den Hintergrund gedrängt wurde, wurden auch seit einiger Zeit keine Klagen mehr laut wegen angeblicher Uebergrieffe als Reaktion auf unsere Schwerverkehrsabgaben. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission der EG in einer kürzlich veröffentlichten Vorlage für die EG Nutzfahrzeugabgaben nach dem Territorialprinzip vorgeschlagen hat.

2. Die wirtschaftliche Notwendigkeit einer Schwerverkehrsabgabe ist zu beurteilen nach der vom Bundesamt für Statistik geführten Strassenrechnung (Wegekostenrechnung). In der Rechnung des Jahres 1985 treten erstmals die Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe mit einem anrechenbaren Nettobetrag von 109 Millionen Franken auf. Die Rechnung weist für die abgabenpflichtigen Motorfahrzeuge und Anhänger Einnahmen von rund 560 Millionen Franken und zurechenbare Kosten von 606 Millionen Franken aus. Die Kosten übersteigen die Einnahmen somit um 46 Millionen Franken oder rund 8 Prozent. Würde die Schwerverkehrsabgabe aufgehoben, so vergrösserte sich die Unterdeckung für die massgebenden Kategorien auf 155 Millionen Franken oder 25 Prozent. Im Gegensatz dazu decken die Lieferwagen ihre Kosten eindeutig (Kostendeckungsgrad 116 Prozent). Für die drei vom Motionär genannten Kategorien Motorfahräder, Motorräder und Lieferwagen ist zusammen eine ausgeglichene Kostendeckung ausgewiesen (101 Prozent). Die Halter dieser Fahrzeuge entrichten, ausser für

Motorfahräder, die Nationalstrassenabgabe (Autobahn-Vignette).

3. Die Behauptung des Motionärs ist falsch, wonach «dem Volk ... Einnahmen von mindestens 300 Millionen Franken pro Jahr» vorgerechnet wurden. In den Erläuterungen zur Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 zur Schwerverkehrsabgabe wurde der Ertrag auf etwa 150 Millionen Franken pro Jahr beziffert, nämlich rund 90 Millionen von schweizerischen und 60 Millionen von ausländischen Fahrzeugen. Die Einnahmen von schweizerischen Fahrzeugen werden recht genau erreicht. Hingegen wurde der Ertrag von ausländischen Fahrzeugen seinerzeit überschätzt, vor allem weil die Abgabesätze für kürzerfristige Einfahrten nachträglich stark reduziert wurden.

4. Die Schwerverkehrsabgabe ist gemäss Artikel 17 Absatz 5 Uebergangsbestimmungen zur Bundesverfassung auf zehn Jahre befristet, so dass diese Verfassungsgrundlage auf Ende 1994 ausser Kraft tritt. Am 24. Juni 1986 ist die Volksinitiative zur sofortigen Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe eingereicht worden. Im Rahmen der gesetzlichen Fristen wird der Bundesrat bis spätestens Anfang Juli 1989 den eidgenössischen Räten Antrag stellen. Wann die Volksabstimmung darüber stattfinden kann, hängt vom Gang der parlamentarischen Beratungen ab; dies dürfte etwa ab Mitte 1990 möglich sein. Ein Gesetz zum vorzeitigen Verzicht auf die Erhebung der Schwerverkehrsabgabe gemäss dem erwähnten Artikel 17 Absatz 5 würde realistisch von den eidgenössischen Räten frühestens 1989 verabschiedet werden können. Rechnet man noch den Zeitbedarf für eine mögliche Referendumsabstimmung hinzu, so gelangt man wiederum ungefähr in das Jahr 1990. Eine solche Doppelspurigkeit ist zu vermeiden. Deshalb ist der Entscheid über die allfällige Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe ausschliesslich im Zusammenhang mit der Volksinitiative zu behandeln. Es besteht kein überzeugender Grund, diesem Verfahren durch ein Gesetz vorzugreifen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Scherrer: Ich beantrage Ihnen die Zustimmung zur Motion: Aufhebung der Schwerverkehrssteuer. Dies aus gewichtigen wettbewerbsrechtlichen Gründen. Die Aufhebung der Schwerverkehrssteuer ist möglich aufgrund von Artikel 17 Absatz 5 der Uebergangsbestimmungen in der Bundesverfassung, die vorsehen, dass der Bundesrat, auf dem Wege der Gesetzgebung, die ungerechte Sondersteuer aufheben kann. Wir erinnern uns: Mit falschen Angaben und falschen Zahlen wurde vom Volk die Zustimmung zu dieser europafeindlichen Steuer erwirkt. Angeblich sollte die Steuer 150 Millionen Franken pro Jahr einbringen, wovon die Schweizer Lastwagenbesitzer 90 Millionen und, wie man hörte, die Ausländer 60 Millionen beitragen sollten. In der Praxis kam es ein wenig anders heraus. Die Schweizer bezahlen die volle Schwerverkehrssteuer. Ausnahmen gibt es nur für die Tage, wo sie im Ausland waren. Hingegen profitieren die Ausländer von sehr günstigen Tagessätzen. Das heisst also, dass ein Schweizer Lastwagen mit der Steuer belastet wird, ob er nun fährt oder steht. Der Ausländer hingegen bezahlt nur, wenn er auch wirklich einen Transportauftrag in der Schweiz ausführen kann. Durch diese Rechtsungleichheit haben die Ausländer bei Transporten in der Schweiz einen grossen Wettbewerbsvorteil. Ich kann Ihnen noch sagen, wieviel mehr ein Schweizer Lastwagenbesitzer für einen Wagen, bezogen auf das Gesamtgewicht in Tonnen, an Steuern und Abgaben zu entrichten hat: in der Schweiz doppelt soviel wie in der Bundesrepublik Deutschland – die Bundesrepublik Deutschland steht dann an zweiter Stelle –, und er zahlt über zwanzigmal mehr Steuern und Abgaben, als ein italienischer Lastwagenbesitzer in seinem Lande zu entrichten hat. Dies führte dazu – und das können Sie auf der Strasse beobachten; es ist erwiesen, da gibt es auch Statistiken –, dass besonders seit der Einführung der Schwerverkehrssteuer die Zahl der aus-

ländischen Lastwagen, die in der Schweiz verkehren, massiv gestiegen ist. Jetzt reden wir immer vom Umweltschutz, und wir verlangen von den Schweizer Lastwagen schärfere Abgasnormen. Wir verlangen schärfere Lärmnormen, wir verlangen von der Technik spezielle Bremsen usw. und haben – auch wegen dieser Schwerverkehrssteuer – immer mehr Ausländer in der Schweiz, deren Fahrzeuge all diesen Gesetzen nicht entsprechen müssen.

Bundesrat Schlumpf versprach vor der Abstimmung über die Schwerverkehrssteuer, dass es damit keine Probleme mit anderen Ländern gebe, es sei alles durch Verträge abgesichert. Dies wissen wir heute nun wirklich besser. Zwölf Länder kennen heute noch Retorsionsmassnahmen gegen Schweizer Lastwagen. Es ist offensichtlich doch nicht alles mit Verträgen geregelt worden. Wir mussten sehr grosse Retorsionsmassnahmen in Kauf nehmen. Seit Einführung dieser unseligen Schwerverkehrssteuer befindet sich die Schweiz verkehrspolitisch im Abseits. Transportunternehmer wandern ins Ausland ab und exportieren dabei Arbeitsplätze und Fiskalabgaben. Wenn wir dann die Rechnung unter dem Strich machen, mit allen Verlusten, schaut bei dieser Steuer wirklich nichts mehr heraus.

Ich erinnere auch daran, dass Schweizer Lastwagenfahrer im Ausland echt schikaniert werden. Das jüngste Beispiel sind die enormen Probleme mit Italien im Dreiländerverkehr. Das sind unhaltbare Zustände, die nur verbessert werden können, wenn wir diese Schwerverkehrssteuer endlich vom Tisch haben.

Aber auch wegen der Europafähigkeit muss die Schwerverkehrssteuer abgeschafft werden, denn im gesamteuropäischen Rahmen ist sie ein Fremdkörper. Nun sagt der Bundesrat, dass ja eine Initiative eingereicht worden sei, die vermutlich im Jahre 1990 zur Abstimmung käme. Wenn man jetzt die Schwerverkehrssteuer auf dem Gesetzesweg abschaffen würde, könnte es möglicherweise zu einem Referendum kommen, auch wieder mit einer Volksabstimmung im Jahre 1990, und diese Doppelspurigkeit sei zu vermeiden. Da würde ich dem Bundesrat recht geben, wenn ich daran glauben könnte, dass diese Initiative zur Abschaffung der Schwerverkehrssteuer tatsächlich im Jahre 1990 zur Abstimmung käme. Aber wir sehen es bei der Tempoinitiative: sie kommt und kommt nicht zur Abstimmung. Sie wird verschleppt; es wird nicht entschieden. Ich fürchte einfach, dass es bei der Schwerverkehrssteuer auf dasselbe hinausläuft. Wenn Sie der Motion zustimmen, ist der Bundesrat verpflichtet, diese Vorlage vorzulegen. Die Schwerverkehrssteuer wird abgeschafft, und wenn es dann zum Referendum kommt, ist wenigstens der Abstimmungstermin 1990 sicher.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Motion zuzustimmen.

Frey Walter: Ich kann Sie vor langen Ausführungen verschonen. Herr Scherrer hat sehr korrekt und gar nicht polemisch die Problematik um die Schwerverkehrssteuer geschildert. Ich kann den Bundesrat nicht verstehen, dass er hier eine Ablehnung beantragt. Ich glaube, er wäre gut beraten gewesen, er hätte die Umwandlung in ein Postulat vorgeschlagen.

Ich stelle hier offiziell den Antrag, wenn der Motion keine Folge gegeben wird, die Umwandlung in ein Postulat vorzunehmen, und empfehle dessen Ueberweisung.

Nebiker: Ich bitte Sie, die Motion von Herrn Scherrer abzulehnen und auch dem Postulat nicht zuzustimmen.

1. Es geht hier nicht nur allein um die Frage des Umweltschutzes und um die Frage der Schwerverkehrsabgabe. Es geht auch um ein Prinzip und um eine Volksabstimmung. Das Schweizervolk hat dieser Schwerverkehrsabgabe nun einmal zugestimmt, und wir können nun nicht auf dem Motionswege einen Volksentscheid wieder eliminieren. Das ist ein erster Punkt.

2. Auch heute noch ist nach der Kategorienrechnung, die inzwischen von vielen Experten und Instanzen überprüft worden ist, der Schwerverkehr nicht kostendeckend. Nach wie vor bezahlen wir, trotz der Einrechnung der Schwerver-

kehrsabgabe, für diese Verkehrskategorie Mittel aus Steuergeldern. Sie wissen, wie wichtig es ist, dass die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen und des privaten Verkehrs auch beim Güterverkehr erhalten bleibt. Es ist sicher nicht richtig, dass wir bei dieser Verkehrskategorie noch Geld drauflegen. Der Fehlbetrag würde noch vergrössert werden, wenn wir die Schwerverkehrsabgabe wieder abschaffen.

3. Zur pauschalen Steuer: Es war uns von Anfang klar, dass die pauschale Abgabe, die übrigens aus dem Kreise des Schwerverkehrs selbst vorgeschlagen wurde, nicht ideal ist. Der Bundesrat hat seinerzeit eine leistungsabhängige Abgabe, die uns aber damals zu kompliziert schien, vorgeschlagen. Deshalb ist man auf diese relativ moderate, einfache Abgabe gekommen, die akzeptiert worden ist. Es war auch vorgesehen, dass diese Abgabe im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption verfeinert und den tatsächlichen Leistungen und Kosten, die der Schwerverkehr verursacht, angepasst wird. Das war in dieser Uebergangslösung, die wir beschlossen haben, noch nicht möglich.

Da gehe ich mit Herrn Scherrer einig: Wir können beim Schwerverkehr nicht eine Insel bleiben. Aber wir müssen auch diese Abgaben auf der Strasse, zusammen mit Europa, vereinheitlichen. Es ist interessant, dass gerade jetzt, wo Herr Scherrer in der Schweiz die Schwerverkehrsabgabe abschaffen möchte, in der Bundesrepublik Deutschland die Schwerverkehrsabgabe eingeführt wird. Das ist doch hochinteressant! Es ist natürlich wichtig, dass dann im Rahmen der europäischen Ordnung des Schwerverkehrs die Schweiz auch harmonisiert und dass wir auf ein Prinzip kommen, das weder den Inländer noch den Ausländer benachteiligt.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen und dann – wenn wir schon europäisch denken – zusammen mit der EG unsere Abgaben zu überprüfen. Aber wichtig ist, dass wir auf jeden Fall nach dem Verursacherprinzip handeln: dass jener, der die Kosten verursacht – auch auf der Strasse –, diese Kosten auch deckt.

Dreher: Ich kann der Argumentation von Herrn Nebiker nicht folgen, der einen Volksentscheid anführt, um die Motion Scherrer abzulehnen. Denn gerade in Absatz 5 von Artikel 17 der Uebergangsbestimmungen BV steht ja ausdrücklich, dass diese Schwerverkehrssteuer auf dem Gesetzgebungsweg wieder aufgehoben werden könne. Somit hat das Volk in seinem Entscheid dieser Schwerverkehrssteuer zwar zugestimmt, aber auch der Abschaffung auf dem Gesetzgebungsweg. Es ist daher geradezu absurd, wenn man sagt, das Volk habe zugestimmt und man könne das nicht mit einem Gesetz unterlaufen. Das ist die Rechtslage, wie wir sie heute haben.

Ein weiteres Argument des Herrn Nebiker, das ebenfalls nicht zutrifft: Die Deutschen erwägen zwar, eine Schwerverkehrssteuer einzuführen, wollen aber ausdrücklich den eigenen Transportunternehmern diesen Aufwand wieder zurückerstatten. Die deutschen Pläne einer Schwerverkehrssteuer richten sich gegen das Tarifwesen der Niederlande. Es ist im Prinzip eine anti-holländische Steuer, die da eingeführt werden soll. Wir haben also nicht die geringste Ursache, diese Sondersteuer im Schwerverkehrsbereich weiter aufrechtzuerhalten.

Ich bitte Sie daher, die Motion Scherrer gutzuheissen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat beantragt Ihnen, diese Motion abzulehnen.

Vorab kann der Bundesrat viele Argumente des Motionärs nicht in dieser Form akzeptieren und teilen.

Die schweren Fahrzeuge decken ihre Kosten gemäss Strassenverkehrsrechnung auch mit der Abgabe nur zu 92 Prozent. Entgegen den Ausführungen des Motionärs decken dagegen die Lieferwagen ihre Kosten zu 116 Prozent.

Auch im Abstimmungsbüchlein wurden 150 Millionen Franken an Einnahmen vorausgesagt und nicht – wie behauptet wurde – 300 Millionen Franken.

Die damaligen Zielvorstellungen wurden nicht erreicht, weil der Bund später die Tages- und Wochenansätze für ausländische Fahrzeuge wesentlich verringert hat.

Von eigentlichen Retorsionsmassnahmen im Ausland können wir – im rechtlichen Sinn – nicht reden. Hingegen kam es vor, dass frühere Befreiungen der Schweizer Transporteure von Abgaben rückgängig gemacht wurden.

Mit anderen Ländern konnten in oft sehr schwierigen Verhandlungen für uns befriedigende Lösungen gefunden werden.

Die Volksinitiative von Herrn Böhi wird nicht verschleppt. Sie wird ja dem Volk zur Abstimmung unterbreitet. In unserem Fahrplan ist diese Abstimmung für Ende 1990/Anfang 1991 vorgesehen. Der Bundesrat wird seine Botschaft noch in diesem Sommer vorlegen, und dann ist es an Ihnen, das Tempo der Behandlung zu bestimmen.

Vielleicht ist es in diesem Zusammenhang auch wichtig, anzumerken, dass die EG-Kommission anfangs 1988 auch eine Strassenbenützungsgeld für schwere Nutzfahrzeuge in der Form einer Vignette – wohlverstanden – zur Prüfung vorgeschlagen hat. Es ist doch interessant, das festzustellen. Der schweizerische Weg ist also nicht so isoliert. Auch die Bundesrepublik Deutschland – das hat Herr Dreher gesagt – will eine Schwerverkehrsabgabe. Wie sie dann ausgestaltet wird, wissen wir im heutigen Zeitpunkt noch nicht.

Ich bitte Sie deshalb, in Anbetracht dieser Situation die Motion abzulehnen.

Le président: Nous sommes en présence d'une proposition nouvelle, celle de M. Walter Frey qui propose de transformer la motion en postulat.

La procédure de vote sera la suivante: dans un premier temps, nous allons opposer la motion de M. Scherrer et la transformation en postulat proposée par M. Walter Frey, et dans un second temps, nous opposerons le résultat de cette première votation au rejet pur et simple de la motion, proposé par le Conseil fédéral.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für Ueberweisung als Motion	38 Stimmen
Für Ueberweisung als Postulat	50 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für Ueberweisung als Postulat	50 Stimmen
Dagegen	78 Stimmen

87.907

Postulat Grendelmeier

Sportboote

Leistungsbeschränkung der Motoren

Canots automobiles

Limitation de la puissance des moteurs

Wortlaut des Postulates vom 9. Oktober 1987

Der Bundesrat wird ersucht, gestützt auf Artikel 11 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt die Leistung der Motoren von Sportbooten, im Sinne des Umweltschutzes und der Sicherheit, so zu beschränken, dass eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann.

Texte du postulat du 9 octobre 1987

Le Conseil fédéral est prié d'user de la compétence que lui confère l'article 11, alinéa 2, de la loi fédérale sur la naviga-

Motion Scherrer Aufhebung der Schwerverkehrssteuer

Motion Scherrer Suppression de la redevance sur les poids lourds

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.735
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	349-354
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 202

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.