

08.3753

**Motion WAK-SR.
Häufigerer Ausgleich
der kalten Progression****Motion CER-CE.
Compensation plus fréquente
de la progression à froid**

Einreichungsdatum 30.10.08

Date de dépôt 30.10.08

Ständerat/Conseil des Etats 02.12.08

Bericht WAK-NR 24.03.09

Rapport CER-CN 24.03.09

Nationalrat/Conseil national 29.04.09

La présidente (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): La motion a été discutée dans le cadre de l'objet 09.032. Vous avez reçu un rapport écrit. La commission propose de rejeter la motion.

Abgelehnt – Rejeté

08.012

Nationalstrassenabgabegesetz**Loi relative
à la vignette autoroutière***Erstrat – Premier Conseil*

Botschaft des Bundesrates 30.01.08 (BBl 2008 1337)

Message du Conseil fédéral 30.01.08 (FF 2008 1215)

Nationalrat/Conseil national 29.04.09 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 30.04.09 (Fortsetzung – Suite)

Antrag der Mehrheit
Eintreten*Antrag Amstutz*
Nichteintreten*Antrag der Minderheit*

(Berberat, Fehr Jacqueline, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Teuscher)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, den eidgenössischen Räten eine neue Vorlage zu unterbreiten, welche vorsieht, die Nationalstrassenabgabe über eine E-Vignette zu erheben. Dieses flexible und ausbaufähige System, das insbesondere die Kontrollen vereinfacht, greift auf die neuesten Technologien zurück und ermöglicht die Einführung einer Abgabe nach Fahrzeugkategorien.

Antrag Schwander

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, eine Vorlage auszuarbeiten, mit dem Ziel, die heute geltende Abgabe von 40 Franken als maximal zulässigen Höchstbetrag wieder dauerhaft in der Bundesverfassung festzuschreiben.

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition Amstutz

Ne pas entrer en matière

Proposition de la minorité

(Berberat, Fehr Jacqueline, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Teuscher)

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat de présenter aux Chambres fédérales un nouveau projet de loi prévoyant l'introduction d'une vignette électronique (e-vignette) pour la perception de la redevance pour l'utilisation des routes nationales. Ce système, qui fait usage des nouvelles technologies, est flexible et extensible. Il facilite notamment le contrôle et permet également d'introduire des taux de redevance différenciés en fonction des catégories de véhicules.

Proposition Schwander

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat d'élaborer un projet visant à fixer à nouveau dans la Constitution le montant maximal pour la redevance à 40 francs, soit le montant perçu actuellement.

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH), für die Kommission: Sie kennen sie alle, die Vignette, welche kaufen und an die Windschutzscheibe kleben muss, wer in unserem Land mit seinem Motorfahrzeug Nationalstrassen benutzen will. Die Vignette kostet 40 Franken im Jahr und ist der Ausweis dafür, dass der betreffende Motorfahrzeughalter die Nationalstrassenabgabe bezahlt hat. Diese Vignette wurde 1985 eingeführt. Die Rechtsgrundlage für die Erhebung dieser Abgabe war Artikel 36quinquies der alten Bundesverfassung und gestützt darauf die Verordnung über die Nationalstrassenabgabe. Auch die neue Bundesverfassung enthält eine entsprechende Bestimmung in Artikel 86 Absatz 2: Der Bund «erhebt eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen durch Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen».

Der entscheidende Grund dafür, dass der Bundesrat nun ein Gesetz vorschlägt, welches weitgehend die Bestimmungen der bisherigen Verordnung übernimmt, liegt darin, dass die neue Bundesverfassung eben vorschreibt, alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen seien in Form von Bundesgesetzen zu erlassen. Das steht in Artikel 164 der neuen Bundesverfassung. Zwar könnte die alte Ordnung nach den Schlussbestimmungen der neuen Bundesverfassung auch weiterhin beibehalten werden, aber der Bundesrat findet zu Recht, es sei an der Zeit, dem grundsätzlichen Auftrag von Artikel 164 der Bundesverfassung nachzukommen, und legt deshalb den heute zu diskutierenden Gesetzentwurf vor.

Inhaltlich, also materiell, wird sich mit dem neuen Gesetz gegenüber heute nur sehr wenig ändern. Die Abgabe wird nicht erhöht, die Vignette kostet weiterhin 40 Franken, sie muss nach wie vor an der Windschutzscheibe aufgeklebt werden, und die bewährte Art des Verkaufs soll beibehalten werden. Lediglich in vier Punkten werden nebst einigen redaktionellen Korrekturen folgende Änderungen vorgeschlagen:

1. Der Abgabepflicht werden neu schlicht alle Motorfahrzeuge unterstellt, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterliegen. Das erleichtert und vereinfacht die Abgrenzung zwischen vignetten- und nichtvignettenpflichtigen Fahrzeugen; das ist Artikel 3.

2. Neben dem Fahrzeugführer wird neu subsidiär auch der Fahrzeughalter abgabepflichtig; das ist in Artikel 5 enthalten.

3. Verstösse gegen Abgabepflicht und Missbrauch werden neu mit einer Busse von 200 Franken geahndet, bis heute gab es eine Busse von 100 Franken; Artikel 14.

4. Die letzte Neuerung ist inhaltlicher Art: Die Vignettenkontrollen sollen verstärkt und neu teilweise auch an Dritte ausgelagert werden können, sowohl an der Grenze wie auch im Landesinneren; das ist Artikel 18 Absatz 4.

In der Vernehmlassung hat der Gesetzentwurf eine gute Aufnahme gefunden. Die Mehrheit der Antwortenden unterstützt die Vorschläge des Bundesrates und will vor allem am heute bewährten System der Klebevignette festhalten. Dagegen stiess die Idee einer Kurzzeitevignette, aber auch die Idee einer E-Vignette, also einer elektronischen Vignette

bzw. eines Chips am Wagen, nur auf wenig Zustimmung. So weit die Übersicht, was mit dem Gesetz auf uns zukommt. Eintreten war in der Kommission unbestritten, und bis vorgestern lag auch kein Antrag auf Nichteintreten vor.

Nun ist aber mit einem Einzelantrag Amstutz ein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden. Ich äussere mich jetzt zu diesem Nichteintretensantrag. Er missachtet die Tatsache, dass wir gemäss Artikel 164 der Bundesverfassung vom Bundesverfassungsgeber beauftragt sind, dort Bundesgesetze zu erlassen, wo eine Regelung von einem erhöhten Interesse gemacht werden muss. Es ist so, dass heute die Regelungen zur Vignette, die wir haben, in einer Verordnung festgelegt sind. Wenn wir also dem Verfassungsauftrag nachkommen wollen, dann müssen wir die Inhalte dieser Verordnung in ein Gesetz kleiden – genau das, was der Bundesrat jetzt vorschlägt. Wenn jetzt Nichteintreten beantragt wird – wobei ich die Begründung dafür nicht kenne –, dann kommen wir diesem Auftrag aus der Bundesverfassung nicht nach, und das kann es meines Erachtens nicht sein.

Es liegen auch Rückweisungsanträge vor. Schon aus der Kommission lag ein Rückweisungsantrag vor, und zwar von der heutigen Minderheit. Sie will das Geschäft an den Bundesrat zurückweisen, mit dem Auftrag, eine neue Vorlage zu unterbreiten, mit welcher die Nationalstrassenabgabe über eine E-Vignette erhoben werden soll. Dies vereinfacht nach Ansicht dieser Minderheit die Kontrollen, ermöglicht die Einführung einer Abgabe nach Fahrzeugkategorien, ist flexibel und ausbaufähig.

Bei einem Verhältnis von 16 zu 7 Stimmen empfiehlt Ihnen die Kommission, diesen Rückweisungsantrag abzulehnen. Das heutige System mit der Klebevignette ist einfach, hat sich bewährt und ist bei den Autofahrern seit Jahren gut eingeführt und akzeptiert. Die Kosten der Erhebung und der Kontrollen sind nicht unverhältnismässig. Sie betragen gut 10 Prozent der Einnahmen, welche zurzeit bei rund 350 Millionen Franken pro Jahr liegen.

Es ist nicht zu erwarten, dass ein elektronisches System kostengünstiger wäre, zumal die Umstellung einen grossen, nur schlecht kalkulierbaren Aufwand mit sich brächte. Kommt dazu, dass solche Systeme erst noch entwickelt und in der Praxis erprobt werden müssen und dass sich neben technischen auch rechtliche und datenschutzrechtliche Probleme stellen. Last but not least: Ein Teil der Mehrheit befürchtet, das System der E-Vignette stelle eine Grundlage und Vorstufe dar, auf welcher dann mit einer Weiterentwicklung ganz einfach ein Road-Pricing eingeführt werden könnte. Kurz und gut: Ob es uns passt oder nicht, weder mit Blick auf eine noch fehlende operable, erprobte Technik noch vor dem Hintergrund des mangelnden politischen Willens ist heute die Zeit reif für die Einführung einer elektronischen Vignette.

Jetzt liegt noch ein Rückweisungsantrag Schwander vor; dazu nehme ich auch gleich Stellung. Herr Schwander möchte, dass man diese Vignette mit dem Betrag von 40 Franken in der Bundesverfassung festschreibt; er möchte deshalb das Geschäft zurückweisen. Das geht nun tatsächlich sehr weit. Diesen Betrag in die Bundesverfassung zu schreiben macht uns völlig unflexibel. Man kann gar nichts berücksichtigen, weder die Teuerung noch andere Veränderungen. Zudem brauchte es, auch wenn wir das in die Verfassung schreiben, trotzdem noch ein solches Gesetz, wir müssten es trotzdem machen, und wenn Sie einmal den Geist aus der Flasche lassen, dann – würde ich behaupten – bringen Sie ihn nachher nicht mehr hinein. Wenn wir nicht auf der Spur der bisherigen Vignette bleiben, dann werden x andere Fragen zur Diskussion gestellt, die Sie dann wahrscheinlich nicht so gern haben und diskutieren möchten. Deshalb bitte ich Sie, auch diesen Einzelantrag abzulehnen. Mit 15 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen hat die Kommission am Ende der Gesetzesberatung dem Gesetz zugestimmt.

Rime Jean-François (V, FR), pour la commission: Le rapporteur de langue allemande a été particulièrement complet, puisqu'il a même pris position sur des sujets qui n'avaient pas été discutés en commission, à savoir sur les proposi-

tions que l'on nous a distribuées avant-hier. Je vous rappellerai donc les éléments principaux.

Une taxe pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe sous la forme d'une vignette autoroutière a été introduite en 1985. Cette taxe figure à l'article 86 alinéa 2 de la Constitution. Selon l'article 164 de la Constitution, ce genre de dispositions doit faire l'objet d'une loi fédérale. La loi qui vous est donc soumise aujourd'hui répond à cette obligation. Pour permettre de continuer à encaisser cette vignette, l'article 36quinquies de l'ancienne Constitution reste applicable. En gros, le principe actuel de la vignette reste le même. Le prix de la vignette reste fixé à 40 francs.

Il y a quelques nouveautés. Notamment, le montant de l'amende pour les gens qui circulent sans vignette a été augmenté de 100 à 200 francs. La commission est d'avis que l'amende doit quand même inciter les gens à acheter la vignette – je pense notamment aux gens qui traversent la Suisse du nord au sud et du sud au nord et qui prennent le risque, pour 100 francs, de ne pas acheter la vignette, les contrôles n'étant pas très fréquents.

Dans la nouvelle loi, on dit aussi simplement que tous les véhicules qui ne sont pas soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) sont soumis à la vignette. On parle aussi de contrôles renforcés et de contrôles qui peuvent être délégués, aussi bien à la frontière qu'à l'intérieur du pays, à des organisations privées. Je crois que cette notion n'est pas forcément mauvaise, même si elle ne bénéficie pas de l'appui de la gauche. Elle permet quand même à la police de se concentrer sur ses activités principales, et on connaît actuellement les développements de la criminalité dans notre pays.

L'entrée en matière n'a pas été combattue en commission. Aujourd'hui par contre, nous avons une proposition individuelle de non-entrée en matière, à savoir la proposition Amstutz. Une proposition de renvoi Schwander a par ailleurs été déposée. Je prendrai position à propos de ces propositions à la fin du débat d'entrée en matière, si cela se justifie. Il y a également une proposition de renvoi de la minorité Berberat au Conseil fédéral; elle est motivée par le fait qu'une minorité de la commission souhaite que le Conseil fédéral présente un projet d'«e-vignette» – vignette électronique – qui ressemble probablement au principe qui a été adopté à Londres, voire à Stockholm. La majorité de la commission est d'avis que cette «e-vignette» pose un certain nombre de problèmes de protection des données.

L'idée naturellement des membres de cette minorité est que, par l'introduction de l'«e-vignette», on testerait le système. On ferait déjà une partie du travail pour l'introduction du «road pricing». Mais je vous rappellerai quand même que le «road pricing» a été repoussé dans le programme de la législature 2007–2011 par les deux conseils.

La proposition défendue par cette minorité a été repoussée en commission par 16 voix contre 7. Je vous demande donc de rejeter la proposition de renvoi de la minorité Berberat au Conseil fédéral.

Berberat Didier (S, NE): Le groupe socialiste entrera en matière sur le projet – Madame Fehr vous le dira tout à l'heure –, mais il vous demande de le renvoyer au Conseil fédéral en le chargeant de présenter aux Chambres fédérales – Monsieur Rime vient de le dire – un nouveau projet de loi qui prévoit l'introduction d'une vignette électronique (e-vignette) pour la perception de la redevance pour l'utilisation des routes nationales. En effet, à nos yeux, le système actuel qui utilise encore un autocollant des années 1970 est dépassé alors que les nouvelles technologies permettent une perception plus flexible et extensible. Le système proposé faciliterait notamment le contrôle et permettrait également d'introduire des taux de redevance différenciés, par exemple en fonction des catégories de véhicules, ou de percevoir une redevance limitée dans le temps. De plus, ce système permettrait également des modes de distribution plus modernes qu'actuellement puisque, par exemple, on pourrait acquérir la vignette électronique par Internet ou par le biais d'un télé-

phone mobile. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons de renvoyer le projet au Conseil fédéral.

Monsieur Rime prête à la minorité que je représente des intentions qu'elle n'a pas. Ce que celle-ci souhaite actuellement et uniquement, c'est trouver un moyen moderne de percevoir la redevance de la vignette, qui présente des avantages évidents en matière de contrôle. En effet, on sait que les contrôles pour la vignette sont difficiles et qu'ils mobilisent nombre d'agents de police. On reviendra d'ailleurs sur les compétences pour contrôler et amender le cas échéant les automobilistes qui n'ont pas de vignette. Je ne crois pas que Monsieur Rime puisse dire que c'est pour introduire le «road pricing» qu'on souhaiterait que le Conseil fédéral étudie l'introduction de cette vignette. De toute façon, si le Conseil fédéral prévoit d'introduire la vignette électronique, il appartiendra aux Chambres fédérales, donc à nous et au Conseil des Etats, de décider des modalités d'utilisation de cette vignette. Ce n'est pas aujourd'hui que nous allons voter sur le «road pricing». Je le précise parce qu'on nous prête parfois des intentions que nous n'avons pas.

Lors de la procédure de consultation, je vous rappelle que cinq cantons, certaines associations et certains partis ont demandé ce changement de système. Les membres de la commission, notamment ceux de la minorité, ont été pour le moins étonnés que dans le message on ne fasse quasiment pas référence à la vignette électronique qui, pourtant, a été demandée par un quart des cantons suisses.

En plus de cela, le Conseil fédéral admet quand même dans son message, à la page 1219, que le système de vignette manque de flexibilité par rapport à d'éventuelles adaptations de prix, à de nouvelles structures tarifaires, à des formes de distribution modernes – Internet, téléphonie mobile – et à des contrôles automatisés. Le message commençait bien, simplement le Conseil fédéral n'a pas tiré les conclusions qui s'imposaient de cette constatation. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons donc de renvoyer ce projet au Conseil fédéral.

Enfin, en ce qui concerne l'urgence de légiférer, il est vrai qu'à l'heure actuelle la vignette est perçue sur la base d'une ordonnance du Conseil fédéral, qui se fonde sur l'article 36quinquies de l'ancienne Constitution et non pas de celle de 1999. Il n'y a pas d'urgence absolue puisque, jusqu'à ce qu'une loi fédérale soit adoptée, l'article 36quinquies reste applicable, ce qui fait que l'on peut très bien charger le Conseil fédéral de travailler relativement rapidement et de présenter un projet de message sur la vignette électronique. Il n'y a pas péril en la demeure: la vignette continuera à être perçue. Simplement, on s'adaptera au XXI^e siècle. Enfin, si ce projet était renvoyé au Conseil fédéral, ce que l'on demande instamment, c'est de consulter les cantons afin qu'ils soient associés aux travaux sur les questions de perception de la vignette.

Je vous demande donc de renvoyer ce projet au Conseil fédéral.

Amstutz Adrian (V, BE): Nationalstrassenabgabegesetz – ein langes Titelwort, ein verwirrender Weg und jetzt ein unnötiges Gesetz. Herr Kommissionssprecher, mein Antrag ist mitnichten eine Missachtung der Bundesverfassung, denn wenn wir, wie Sie hier dargestellt haben, kaum Änderungen machen und Sie für diesen Vignettenpreis keine Erhöhung ins Auge fassen, dann kommt mir das fast vor wie ein deutscher Film mit deutschen Untertiteln. Dann hätten wir wahrscheinlich auf Bundesebene, auch auf Verwaltungsebene, im Moment Gezeiteres zu tun.

Mit der Begründung, der Bund stecke in einer schwierigen Finanzlage – die schwierige Finanzlage ist also wirklich nichts Neues und leider eine jahrzehntealte Geschichte –, wurde 1985 für die Benützung der Autobahnen eine auf zehn Jahre befristete Vignettenpflicht eingeführt. Immer, wenn der Bund in einer besonders schwierigen Finanzlage steckt, wird dem Volk eine zeitlich befristete Steuer oder Abgabe schmackhaft gemacht, in der Hoffnung – um nicht zu sagen in der vollen Absicht –, die zeitliche Befristung später mit sich gleichbleibender Begründung aufzuheben und das

Ganze in einen definitiven Zustand zu überführen. So geschah es auch in diesem Fall, bei der unbefristeten Verlängerung 1994; dem Volk wurde das übrigens damals mit der verfassungsrechtlichen Zusicherung verkauft, dass die Höhe der Abgabe auf 40 Franken pro Jahr beschränkt bleibe. Fünf Jahre später hat man den vom Volk beschlossenen und auf 40 Franken festgelegten Vignettenpreis aus dem engeren Verfassungstext in die Schlussbestimmungen verbannt – mit dem Ziel, diesen Fixpreis in einen Gesetzestext zu überführen und damit leichtere Voraussetzungen für Preiserhöhungen zu schaffen. Diese Preiserhöhungen können notabene, wenn Sie das Gesetz annehmen, vom Volk nicht mehr beurteilt werden, denn das obligatorische Referendum ist dann ausgeschaltet.

Die Zukunft ist meines Erachtens absehbar: Die Erhöhungen werden in den nächsten Jahren scheibchenweise, das heisst in bewährter Salamtaktik, erfolgen, sodass niemand auf den Geschmack kommt, ein fakultatives Referendum zu ergreifen.

Die Geschichte der Vignette ist exemplarisch für die Schlawmeiereien des Parlamentes im Steuer- und Abgabebereich – die befristete Mehrwertsteuererhöhung lässt grüssen. Genau wegen dieser meines Erachtens unredlichen Vorgehensweise bekämpfe ich diese Gesetzesvorlage, weil sie entgegen allen Versprechungen nur einem Ziel dient, nämlich der mittel- und langfristigen Erhöhung des Vignettenpreises, um damit einmal mehr die Autofahrer in diesem Land zu schröpfen.

In welche Richtung die Reise geht, zeigt der Antrag der Minderheit Lachenmeier von der Grünen Partei zu Artikel 6: Da sind 120 Franken geboten. Wenn es dem Parlament mit der Limitierung des Preises auf 40 Franken wirklich ernst ist, dann braucht es kein neues Gesetz. Die bisherigen Regelungen gemäss Verfassung und die entsprechenden Schlussbestimmungen genügen vollauf. Dieser bestehende Verfassungstext ist weit verbindlicher als das neue Gesetz; er sorgt dafür, dass das Wichtigste, nämlich die Beschränkung auf diese 40 Franken, nicht ausgehebelt wird.

Ich beantrage Ihnen Nichteintreten auf diese Vorlage.

Schwander Pirmin (V, SZ): Es versteht sich von selbst, dass mein Rückweisungsantrag eigentlich ein Eventualantrag zum Antrag Amstutz ist. Noch ein Wort zum Nichteintretensantrag: Die Grundlage für die heutige Vignette ist eigentlich in den Schlussbestimmungen unserer Verfassung verankert. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass die Schlussbestimmungen der heutigen Verfassung direkt angewendet werden können, ohne dass dafür ein Gesetz notwendig ist. Diese Möglichkeit, dass Verfassungsrecht direkt angewendet werden kann, besteht ja.

Zu meinem Rückweisungsantrag: Ich stelle den Antrag auf Rückweisung des Geschäftes an den Bundesrat mit dem Auftrag, eine Vorlage auszuarbeiten, mit dem Ziel, die heute geltende Abgabe von 40 Franken als maximal zulässigen Höchstbetrag wieder dauerhaft in der Bundesverfassung festzuschreiben. Warum dauerhaft? Weil, wie gesagt, die Grundlage jetzt eben in den Übergangsbestimmungen ist. Im Rahmen der Totalrevision der Bundesverfassung von 1999 wurde Artikel 36quinquies der alten Bundesverfassung, in welchem die Abgaben für die Benützung der Nationalstrassen durch in- und ausländische Motorfahrzeuge und Anhänger bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen geregelt waren, in das Übergangsrecht versetzt. Danach gilt die in der alten Bundesverfassung absolut verankerte Nationalstrassenabgabe weiter bis zum Inkrafttreten der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen.

Ich bin eigentlich erstaunt, wie bei der Totalrevision der Bundesverfassung von 1999 mit dem Verfassungsrecht umgegangen worden ist. Denn die Totalrevision der Bundesverfassung wurde 1995 unter dem Motto «Bewährtes erhalten, Zukunft gestalten, Schweiz stärken» lanciert. Kernstück der Revision bildete dabei die Nachführung des Verfassungsrechts. Dabei wurde explizit immer wieder betont, auf substantielle Neuerungen werde verzichtet. Vielmehr sollten formelle und inhaltliche Mängel im Sinne der Transparenz,

im Sinne einer verständlichen Sprache und im Sinne einer klaren Struktur behoben werden.

Es war auch nie Sinn und Zweck der Revision von 1999, ein erst vor Kurzem von Volk und Ständen geschaffenes Verfassungsrecht auf Gesetzesstufe herabzusetzen. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb gerade die Höhe der Nationalstrassenabgabe auf Gesetzesstufe herabzusetzen ist und andere Schwellenwerte weiterhin in der Bundesverfassung zu belassen sind. Wir haben mindestens ein Dutzend weitere finanzielle Mindest- oder Höchstschwellenwerte in der Bundesverfassung, vom Mehrwertsteuersatz über den Bundessteuersatz bis hin zu den Kantonsanteilen an den besonderen Verbrauchssteuern und Verrechnungssteuern. Die SVP ist der Meinung, dass alle finanzrelevanten Schwellenwerte in der Bundesverfassung zu verankern sind; es soll nicht beliebig unterschieden werden nach wichtigeren oder allenfalls weniger wichtigen Finanzwerten. Denn Bundeseinnahmen brauchen eine starke demokratische Legitimation von Volk und Ständen. So wird besser gewährleistet, dass mit den Einnahmen haushälterisch umgegangen wird.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, meinem Rückweisungsantrag, sofern Sie Eintreten beschliessen, zuzustimmen.

Hutter Markus (RL, ZH): Die FDP-Liberale Fraktion sagt Ja zum Gesetz und will damit auf den Entwurf eintreten, weil es einen Volksentscheid auf eine gesetzliche Grundlage zu legen gilt. Wir sind bereit, die Bundesverfassung einzuhalten und die Bestimmungen zu wiederkehrenden Ausgaben nicht auf Verordnungsebene zu belassen. Wir sagen gleichzeitig aber auch Nein zu allen im Zuge dieser Veränderung und der Schaffung dieser Gesetzesgrundlage jetzt aufgekommene Begehlichkeiten und damit Nein zu Veränderungen: Veränderungen in Bezug auf die Erhebung, Veränderungen in Bezug auf die Höhe der Abgaben, Veränderungen in Bezug auf den Zweck. Zu diesen Anliegen sagen wir klar Nein. Deshalb unterstützen wir die Vorlage des Bundesrates. Wir lehnen den Nichteintretensantrag ab, wir lehnen den Rückweisungsantrag ab, und wir lehnen auch die Minderheitsanträge ab. Die FDP-Liberale Fraktion hält klar an der Klebevignette fest, und dies aus vier Gründen: Die Klebevignette ist erstens einfach, sie ist zweitens kostengünstig, sie ist drittens akzeptiert, und sie ist viertens bewährt. Es hat sich in der Vergangenheit auch deutlich gezeigt, dass diese Jahrespauschale zweckmässig ist. Kurzzeitevignetten, wie sie zum Teil jetzt auch in einem Antrag gefordert werden, führen zu einem ausserordentlichen Aufwand, nicht nur in Bezug auf die Grenzübergänge, sondern vor allem auch in Bezug auf die Kontrolle.

Die FDP-Liberale Fraktion ist klar gegen eine E-Vignette. Sie lehnt die elektronische Vignette im Wesentlichen aus folgenden zwei Gründen ab:

1. Die E-Vignette ist sehr aufwendig: Das System müsste in den Kantonen eingerichtet werden, der Verkauf müsste über die kantonalen Strassenverkehrsämter erfolgen; die E-Vignette wäre für die ausländischen Benutzer unserer Nationalstrassen sehr kompliziert zu handhaben; die Kontrolle liesse sich ohne Kameras, die noch aufwendig und flächendeckend neu zu installieren wären, nicht umsetzen. Es ist das Gegenteil einer Vereinfachung, wenn wir hier von einer elektronischen Vignette sprechen.

2. Dieser wesentliche Grund bezieht sich auf den Datenschutz: Wir von der FDP-Liberalen Fraktion sind gegen den Überwachungsstaat. Wir sind auch gegen die Einführung des gläsernen Bürgers durch die Hintertür. Es ist ja interessant, dass ausgerechnet die Kreise, welche jetzt aktuell die biometrischen Pässe ablehnen, plötzlich unsere motorisierten Bürgerinnen und Bürger bis in den letzten Winkel überwachen wollen. Sie sagen auch in ihrem Antrag deutsch und deutlich, es gehe darum, dass das System der E-Vignette ausbaufähig sein solle. Wir wissen alle, was das heisst: Das ist die Vorstufe zum Road-Pricing, das wir in diesem Parlament ausdrücklich aus dem Legislaturprogramm des Bundesrates gestrichen haben. Wir wollen kein Road-Pricing, wir wollen auch nicht, dass eine elektronische Vignette hier

durch die Hintertür der Nationalstrassenabgabe eingeführt wird.

Wir wollen – das geht aus dem Antrag hervor – auch keine Abgabe, die nach Kategorien von Fahrzeugen differenziert. Wir sind gegen eine Bestrafung missliebiger Fahrzeuge. Wir sind auch dagegen, dass man diese durch den Volksentscheid klar legitimierte Benützungsgebühr plötzlich in eine Lenkungsabgabe umwandelt – mit einem solchen Artikel würde eine völlige Zweckentfremdung vorgenommen. Wir lehnen den Eingriff des Staates in die Entscheidungsfreiheit der Konsumenten ab. Ein solcher würde hier mit einer elektronischen Vignette, die auch noch nach Fahrzeugkategorien differenzieren würde, in ausführlicher und vor allem in nichtakzeptabler Art vorgenommen. Aus diesen beiden Gründen lehnen wir die elektronische Vignette überzeugt ab. Zu den einzelnen Anträgen: Ich möchte hier noch kurz zu den Anträgen über die Höhe der Gebühr Stellung nehmen, vor allem auch über die Übertragung der Kontrollen und der Strafverfolgung an Dritte. Wir sind klar der Meinung, dass der Preis für die Autobahnvignette bei 40 Franken belassen werden soll. Es handelt sich dabei nur um eine von vielen Abgaben der Automobilistinnen und Automobilisten. Wir stellen uns klar gegen eine Erhöhung – in welcher Form auch immer, es werden hier ja bis zu 120 Franken gefordert. Wir sind gegen eine Schröpfung der Automobilisten, gegen eine Verdreifachung von Gebühren oder Abgaben. Es wäre auch nicht möglich, hier eine Diskriminierung gegenüber den Ausländern vorzunehmen. Wer also meint, man könnte nur den Ausländern die höhere Gebühr verrechnen, täuscht sich.

Bezüglich der Übertragung von Kontrollen und Strafverfolgung an Dritte, die wir unterstützen, möchten wir festhalten, dass das in Bezug auf die Erhebung heute bereits passiert. Das ist Realität; die Erhebung der Nationalstrassenvignette erfolgt bereits durch Dritte. Es geht auch darum, dass die einfachen Verkehrsüberprüfungen nicht durch hochqualifizierte Zollbeamte durchgeführt werden müssen; auch hier macht eine Übertragung von Kontrollen an Dritte durchaus Sinn. Es ist nichts als eine gewerkschaftliche Forderung, die Sie gegen diese Möglichkeit opponieren lässt.

Ich fasse zusammen: Die FDP-Liberale Fraktion will auf dieses Gesetz eintreten. Wir stehen den Veränderungen, vor allem diesen Minderheitsanträgen, ablehnend gegenüber. Ich bitte Sie, unserer Fraktion zu folgen und damit dieser bewährten Autobahnvignette, die – ich erwähne es nochmals – auf Volksentscheiden beruht, eine gesetzliche Grundlage für eine korrekte Fortsetzung und Zukunft zu geben.

von Rotz Christoph (V, OW): In der Kommission hat sich die SVP-Delegation bei diesem Gesetz in der Schlussabstimmung der Stimme enthalten, weil wir uns mit dem vorliegenden Gesetz schon in der Kommission nicht wirklich anfreunden konnten. Nun liegen ein Rückweisungsantrag und ein Nichteintretensantrag aus den Reihen unserer Fraktion vor. Um was geht es? Das Volk hat 1985 die Abgabe in Form der Vignette für die Benützung der Nationalstrassen in die Verfassung aufgenommen. Mit der Revision der Bundesverfassung im Jahr 1999 ist auch in diesem Bereich mehr als nur eine formelle Anpassung vorgenommen worden. Der Betrag von 40 Franken stand vor der Revision noch in der Verfassung, nach der Revision dann nur noch in den Übergangs- oder Schlussbestimmungen. Da der Betrag nun nicht mehr in der Verfassung steht, will der Bundesrat mit dem vorliegenden Gesetz diese Abgabe neu gesetzlich regeln. In diesem Zusammenhang kommen nun auch schon die Bedürfnisse nach Erhöhung dieser Autobahngebühr, welche von der Minderheit für die Vorlage bereits gefordert wird. Das allein genügt aber noch nicht, zumal auch schon ein neuer Verwendungszweck dieser Mittel, nämlich für den öffentlichen Verkehr, gefordert wird.

Das ist der Hintergrund des Nichteintretensantrages, Amstutz und des Rückweisungsantrages Schwander. Wenn Sie wirklich nicht für die Erhöhung der Abgabe sind, dann gibt es tatsächlich keinen Anlass, auf dieses Gesetz einzutreten oder dem Gesetz so zuzustimmen.

Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie, den Nichteintretensantrag Amstutz oder eventualiter den Rückweisungsantrag Schwander zu unterstützen. Dann bleibt eigentlich alles beim Alten.

Nur damit haben wir nämlich die Gewähr, dass die Autobahnvignette nicht als neue Gebührenquelle angezapft werden kann und die Automobilisten ein weiteres Mal zur Milchkuh werden.

Zum Rückweisungsantrag der Minderheit, wie er auf der Fahne erscheint: Eine Minderheit Berberat will die Gesetzesvorlage an den Bundesrat zurückweisen, um damit die E-Vignette einzuführen. Auch ich bin sehr darüber erstaunt, dass ausgerechnet von der linken Seite diese elektronische, gut kontrollier- und überwachbare Vignette vorgeschlagen wird. Dass damit eben auch die Absicht dahintersteht, das Road-Pricing zu initiieren, welches wir aber aus dem Legislaturprogramm gestrichen haben, ist wirklich nicht von der Hand zu weisen. Mit der von der linken Seite geforderten E-Vignette werden auch die Betriebskosten höher werden, was sich beim gleichen Preis auf den Reinertrag auswirken wird, und folglich werden weniger Mittel für den Strassenverkehr zur Verfügung stehen. Nur schon dieser Grund alleine ist ein Anlass für einen möglichen Antrag auf Erhöhung des Vignettenpreises. Die bisherige Klebevignette für ein Jahr mit der Gültigkeit von 14 Monaten hat sich bewährt und ist auch vom Verfahren her, für den Verkauf im In- und Ausland, eine einfache Angelegenheit. Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, diesen Rückweisungsantrag mit der Forderung nach einer E-Vignette klar abzulehnen.

Nun noch ein paar Worte zur Kurzzeitvignette: Die Idee der Zweimonatsvignette klingt ebenfalls verlockend, hat aber auch nur zum Ziel, die Abgaben zu erhöhen und die Autofahrer einmal mehr zu belasten. Auf keinen Fall steckt dahinter der Gedanke, dass mit diesen beabsichtigten Mehreinnahmen Mittel zugunsten des zahlenden Strassenverkehrs zur Verfügung stehen würden. Mit der Kurzzeitvignette werden auch keine Probleme gelöst, sondern Mehrkosten generiert, was den Vertrieb, die Handhabung und schlussendlich auch noch die Kontrolle betrifft. Gemäss Botschaft würden damit mindestens dreissig Personen zusätzlich benötigt, und eine vollständige Auslagerung des Vignettenverkaufs ins Ausland liesse sich auch nicht mehr realisieren. Aus diesem Grund bitte ich Sie, die Minderheitsanträge zu den Artikeln 6 und 8 abzulehnen.

Da sich im Grundsatz nichts ändert und die aktuellen Regelungen in den Übergangs- bzw. Schlussbestimmungen definiert sind, drängt sich tatsächlich dieses Gesetz nicht auf. Stimmen Sie dem Nichteintretensantrag Amstutz zu bzw. dem Rückweisungsantrag Schwander, und lehnen Sie den Rückweisungsantrag der Minderheit betreffend E-Vignette ab!

Hochreutener Norbert (CEg, BE): Die CVP/EVP/glp-Fraktion ist für Eintreten auf die Vorlage und gegen Rückweisung. Warum? Wir haben einen Gesetzgebungsauftrag. Wir sind ja der Gesetzgeber. In der Bundesverfassung haben wir nun die Grundkompetenz zur Erhebung dieser Strassenabgabe, welche wir vom Volk bekommen haben. Bisher hatten wir die Konkretisierung in einer Verordnung, und juristisch gesehen ist das falsch. Nun müssen wir das endlich in ein Gesetz kleiden.

Herr Amstutz, wenn Sie sagen, Sie kämen sich wie in einem deutschen Film mit deutschen Untertiteln vor, ist das zwar ein schönes Bild. Aber dann haben Sie unser juristisches System nicht verstanden. Da muss ich Ihnen sagen: Sie sind nicht in einem deutschen Film mit deutschen Untertiteln, sondern Sie sind im falschen Film. Aus juristischer Sicht müssen wir handeln. Wir wollen das grosso modo – mit kleinen Änderungen – so machen und gestalten wie bisher: Es bleibt bei der Klebevignette, es bleibt bei den 40 Franken pro Kalenderjahr; wir sind zufrieden damit und wollen das beibehalten – und nichts anderes.

Mit den wenigen Änderungen sind wir auch einverstanden. Ich will jetzt nicht alle aufzählen; die Kommissionssprecher haben das schon gemacht. Nur einen Punkt möchte ich

noch herausheben, die Erhöhung der Bussengelder von 100 auf 200 Franken. Es gibt ja einen Einzelantrag, dass wir das tief bleiben sollen. Wir von der CVP/EVP/glp-Fraktion denken aber, dass diese Erhöhung das Fahren ohne Vignette unattraktiver macht und somit die Missbrauchsquote, die immer noch hoch genug ist, senkt. Ausserdem gibt es ja im Ausland, z. B. in Österreich, ähnlich hohe Bussen, wie sie jetzt eben geplant sind. Es gibt – das ist ein weiterer Punkt – bezüglich der Autobahn-Grenzübergänge immer noch eine zu hohe Missbrauchsquote von 6 Prozent. Eine der Neuerungen in der Vorlage verlangt eben eine Verstärkung der Vignettenkontrolle an den Autobahn-Grenzübergängen, was wir begrüssen.

Am meisten zu diskutieren gab aber in der Kommission die sogenannte E-Vignette, also die elektronisch erhobene Abgabe. Die CVP/EVP/glp-Fraktion lehnt diese klar ab, und damit lehnen wir auch den Rückweisungsantrag der Minderheit ab, die ja genau diese E-Vignette einführen will. Natürlich könnte man mit einer E-Vignette die Abgabe differenzieren, wie das gesagt wurde, aber das Erhebungssystem ist viel zu kompliziert und noch lange nicht reif. Die nötige Infrastruktur ist noch lange nicht so weit. Ausserdem müssen heikle Fragen des Datenschutzes geklärt werden, Herr Hutter Markus hat darauf hingewiesen, aber und vor allem: Das wäre ein erster Schritt in Richtung eines Road-Pricing, das wir ablehnen.

Zum Schluss noch ein Wort zur Höhe der Abgabe: Es gibt Anträge auf eine Erhöhung. Die CVP/EVP/glp-Fraktion ist klar der Meinung, dass wir beim heutigen Betrag von 40 Franken bleiben sollten. Eine Erhöhung auf 120 Franken oder die Kurzzeitvignette, die Zweimonatsvignette, die die Minderheit will, ist verfehlt. In Zeiten, in denen wir den Konsum fördern müssen und dies mit Konjunkturprogrammen auch machen, ist das völlig kontraproduktiv. Und es ist auch nicht einzusehen, weshalb der Autofahrer, der ohnehin schon genug für die Strassen bezahlt, hier jetzt noch mehr bezahlen soll. Wir bitten Sie also, hier und auch bei den anderen Minderheitsanträgen stets der Mehrheit zu folgen.

Verfehlt scheint auch der Rückweisungsantrag Schwander, der erst jetzt gekommen ist, zu der Festschreibung von den 40 Franken in der Bundesverfassung. So etwas gehört nicht in ein Grundgesetz; das gehört in ein Detailgesetz, aber nicht in ein Grundgesetz. Wir lehnen diesen Antrag deshalb ab.

Stimmen Sie mit unserer Fraktion für Eintreten, gegen Rückweisung und jeweils mit der Mehrheit der Kommission!

Teuscher Franziska (G, BE): Die grüne Fraktion ist zusammen mit der Minderheit für Rückweisung dieser Vorlage. Es ist nun an der Zeit, eine E-Vignette einzuführen, welche ermöglicht, dass die Autobahngebühr benutzungsabhängig, nach dem Versacherprinzip, erhoben werden kann. Erinnern wir uns daran, dass die Autobahnvignette vor 24 Jahren eingeführt wurde. Vor 14 Jahren wurde die sehr tiefe Gebühr moderat erhöht. Es ist heute an der Zeit, einen Systemwechsel vorzunehmen, welcher den veränderten Bedürfnissen und der enormen Zunahme des Verkehrs Rechnung trägt.

Von einer E-Vignette können alle profitieren. Sie ist ein Schritt in Richtung Kostenwahrheit. Wer die Strasse öfters benutzt, bezahlt auch dementsprechend mehr, wer hingegen nur einmal durch die Schweiz fährt, dementsprechend viel weniger. Zudem würde je nach Strecke und Zeit eine differenzierte Gebühr erhoben werden können. Damit könnte man den Verkehr steuern, ihn verflüssigen und Staus verhindern. Gerade die Verhinderung von Staus stellt einen volkswirtschaftlichen Nutzen dar. Weniger Staus heisst auch weniger Engpässe. Die Engpassbeseitigung könnte ohne Strassenausbau erfolgen. Warum soll man neue Strassen bauen, Kulturland verbauen, wenn man mit der Steuerung des Verkehrs denselben Effekt erzielen kann? Die Steuerung durch differenzierte Preise stellt auch ein umweltpolitisches Anliegen dar. Weiter ermöglicht eine E-Vignette auch, differenzierte Preise für die unterschiedlichen Fahrzeuge zu erheben. Grosse Autos, welche die Strassen mehr belasten

und abnützen, würden nach dem Verursacherprinzip mehr bezahlen als kleine, umweltfreundlichere Fahrzeuge.

Unsere Nachbarstaaten Frankreich und Italien kennen das Verursacherprinzip zwar nicht in dieser differenzierten Form, doch seit eh und je bezahlt man dort pro zurückgelegten Kilometer. Das Prinzip ist dasselbe: Man bezahlt die Autobahnkilometer, welche man auch fährt, man bezahlt für die Benützung der Autobahn, und man bezahlt nicht, wenn das Auto in der Garage steht. Mit einer E-Vignette kann dieses System verfeinert werden. Zudem braucht es keine grossflächig betonierten Zahlungsstellen.

Gerade die Wirtschaftskrise stellt den richtigen Zeitpunkt dar, um ein neues System einzuführen. Die Einführung würde kurzfristig Arbeitsplätze generieren, welche nach der flächendeckenden Installation wieder abgebaut werden könnten. Bei einem Aufschwung würde das neue System bereits bestens funktionieren.

Wir weisen die Vorlage an den Bundesrat zurück und hoffen, schon bald eine neue Vorlage mit E-Vignetten verabschieden zu können. Auf keinen Fall unterstützt die grüne Fraktion den Rückweisungsantrag, der den Preis der Vignette dauerhaft auf 40 Franken festschreiben will. Wir denken, dass dies rechtlich nicht zulässig ist, ganz abgesehen davon, dass es ein unvernünftiger Schritt in die falsche Richtung wäre.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Die SP-Fraktion beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und sie an den Bundesrat zurückzuweisen. Der Bundesrat soll dem Parlament eine neue Vorlage unterbreiten, mit der eine E-Vignette eingeführt werden kann. Mit einer E-Vignette öffnen wir die Tür zu einem flexiblen und ausbaufähigen System, das auf den neuesten Technologien aufbaut. Ein elektronisches System kann viel weniger missbraucht werden, zudem ermöglicht es die Einführung einer Abgabe, die nach Fahrzeugkategorie, Region oder Fahrzweck unterscheiden kann.

Doch der Reihe nach: Wir sind im Jahr 2009, beinahe alle hier im Saal sind verkabelt, verlinkt und ständig online. Wir bestellen die Tickets für die Oper online, buchen unsere Ferien übers Netz, bestellen unsere Lebensmittel im Online-Shop – und trotzdem schlägt der Bundesrat vor, die Abgabe für die Benutzung der Autobahn weiterhin per Kleber zu erheben. Ich mag mich erinnern, wie uns Abziehbildchen fasziniert haben, als wir noch Kinder waren, doch das ist nun doch auch schon wieder eine ganze Weile her. Heute haben wir doch wirklich andere Möglichkeiten.

Zudem besteht für dieses Gesetz keine Dringlichkeit. Auch der Bundespräsident machte in der Kommission klar, dass es dieses Gesetz nicht dringend braucht. Man kann problemlos auch auf Verordnungsstufe weiterarbeiten, die Verfassungsgrundlage dazu ist klar.

Was wir hier tun, ist höchstens Gesetzeskosmetik, denn was unter dem Strich noch bleibt, wenn wir die Vorlage anschauen, ist nur die Erhöhung der Busse von heute 100 auf 200 Franken. Das ist etwas wenig für einen Gesetzesberatungsprozess. Wenn die SVP-Fraktion jetzt moniert, dass die alte Verfassungsbestimmung wieder aufgenommen werden muss, möchte ich Sie daran erinnern, dass das Volk über die neue Verfassung abgestimmt hat und dass auch Sie gehalten sind, Volksentscheide ernst zu nehmen.

Wenn wir eine Revision an die Hand nehmen, dann sollten wir die Chance ergreifen und etwas tun, das auch für die Zukunft Sinn macht. Ich möchte Sie daran erinnern, dass wir als Schweiz auch bei der Erhebung der LSVA Pioniere waren und es noch immer sind. Diese Pionierrolle hat der Schweiz viele Vorteile beschert: technologische, finanzielle und verkehrspolitische. Gerade weil wir Erfahrungen mit der LSVA haben, beginnen wir bei der E-Vignette nicht bei Null. Wir kennen das Erhebungsverfahren, wir haben bereits einen grossen Teil der technischen Einrichtungen, wir wissen, wie man Missbräuche verhindert, und wir können mit der Abfertigung am Zoll umgehen.

Welches wären die Vorteile einer E-Vignette?

1. Mit einer E-Vignette kann viel weniger geschummelt werden.

2. Eine E-Vignette ist flexibel; sie kann auf verschiedene Gruppen, auf Bedürfnisse, auf Zeiten reagieren.

Der Fortschritt hat in der Kommission leider noch keine Mehrheit gefunden. Umso mehr hoffe ich, dass er sich hier im Plenum durchsetzt. Und da schaue ich besonders in die Reihen der sogenannten Fortschrittspartei, der FDP. Ich kann mir eigentlich bei aller Loyalität zum eigenen Bundesrat nicht vorstellen, dass sich eine freisinnig-liberale Partei im Jahre 2009 gegen die Einführung einer E-Vignette wehren kann.

Ich höre Ihre Argumente zwar sehr wohl, Sie sagen erstens, dass mit der E-Vignette durch die Hintertür das Road-Pricing eingeführt werde. Ich möchte diese Debatte heute nicht in aller Breite führen, aber es muss uns doch allen klar sein, dass wir sehr bald über neue Finanzierungsinstrumente für unsere Verkehrsinfrastruktur diskutieren müssen. Unser Ziel ist, dass die Autos dereinst nicht mehr mit Benzin und Diesel fahren. Damit werden die Einnahmen aus dem Treibstoffzoll automatisch zurückgehen. Entsprechend ist es klar, dass als Ersatz für diese Einnahmen Abgaben erhoben werden müssen, die besser auf die unterschiedlichen Bedürfnisse Rücksicht nehmen, Abgaben, die beispielsweise die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse zwischen Zentrums- und Randregionen berücksichtigen können. Trotz dieser vielversprechenden Perspektive: Ich kann Sie beruhigen, eine E-Vignette allein ist noch kein Mobility-Pricing. Aber sie wäre zumindest eine zeitgemässe Form der Autobahnvignette.

Das zweite Argument, das Herr Hutter gegen die E-Vignette angeführt hat, ist der Datenschutz. Man könne damit genau nachzeichnen, wo sich jemand aufhalte. Das stimmt. Doch hinterlassen wir nicht schon heute den ganzen Tag elektronische Fussabdrücke? Wenn wir mit dem Handy telefonieren oder mit der Kreditkarte zahlen, lassen wir uns ständig und überall registrieren. Viel wichtiger, als mit diesem Argument eine längst stattfindende Wirklichkeit ausblenden zu wollen, ist es, dass wir den Umgang mit den Daten strenger regeln und vermeiden, dass grosse Datenmengen in einer einzigen Datenbank gelagert sind. Hier ist der Konnex zur aktuellen Abstimmungsvorlage zu den biometrischen Pässen. Wir sind nicht generell gegen biometrische Pässe, sondern wir sind dagegen, dass die Daten in einer Datenbank gelagert und deshalb sehr missbrauchsgefährlich sind. Wir werden auch über diese Frage noch einmal beraten. Ich bin nämlich der Überzeugung, dass uns das Volk bei den biometrischen Pässen folgen wird.

Die Argumente gegen die E-Vignette stechen also nicht. Die Vorteile einer E-Vignette überwiegen auf jeden Fall deutlich. Ich bitte Sie deshalb, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen, damit er eine neue Vorlage vorlegen kann.

Die SP-Fraktion wird sich bei den Anträgen auf eine Erhöhung der Abgabe enthalten. Bevor wir nicht das System wirklich umstellen, macht es wenig Sinn, die Vignette – die heutige, die Klebevignette – noch zu verteuern; denn je teurer dieses untaugliche Instrument ist, desto missbrauchsgefährlicher ist es und desto mehr müssen wir in die Kontrolle und in die Bestrafung investieren. Das ist ein Teufelskreis, der niemandem etwas bringt. Deshalb werden wir diesem Antrag nicht zustimmen.

Gadient Brigitta M. (BD, GR): Die BDP-Fraktion wird für Eintreten auf diese Vorlage stimmen und die Rückweisungsanträge ablehnen. Wir stimmen insbesondere der Neuregelung zu, wonach die Erhebung der Abgaben künftig nicht mehr direkt auf der Bundesverfassung, sondern auf einer gesetzlichen Grundlage basieren soll. Gerade für wiederkehrende Abgaben ist das heutige System unbefriedigend, bei dem solche Abgaben lediglich gestützt auf eine Verordnung erfolgen. Wir begrüssen es sodann, dass am System der Klebevignette festgehalten werden soll, ist doch dieses System einfach, kostengünstig und auch gut akzeptiert. Der Missbrauch kann und soll mit weiteren Sicherheitsmerkmalen und verstärkten Kontrollen bekämpft werden. Wir werden im Übrigen den Anträgen der Kommissionsmehrheit zustimmen und insbesondere auch die Anträge auf Erhöhung der Ab-

gabe und auf eine Änderung des Verwendungszwecks des Abgabeertrags ablehnen.
In diesem Sinne beantrage ich Ihnen namens der BDP-Fraktion, das neue Gesetz gutzuheissen.

Merz Hans-Rudolf, Bundespräsident: Ich möchte mich in fünf Punkten kurz zum Eintreten äussern:

1. Gleich einleitend haben wir in der Botschaft Stellung zur Verfassungsmässigkeit der Vorlage bezogen. Wir haben Ihnen dort dargelegt, dass alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen aus der Bundesverfassung in ein Gesetz zu kleiden sind. Das ist hier zweifellos der Fall. Es wird mit der Zeit auch eine gewisse Entwicklung in diesem Bereich stattfinden; deshalb ist es richtig, ein Gesetz zu schaffen. Wir betrachten es deshalb als einen Gesetzgebungsauftrag und bitten Sie, diesen Auftrag als solchen zu verstehen und umzusetzen.

2. Die Vorlage kommt leicht daher. Sie hat nämlich keine schweren Neuerungen oder schwerverdauliche politische Aspekte und möchte ein paar heute unbefriedigende Tatbestände besser fassen und ergänzen. Erstens geht es um die Definition des Abgabeobjektes; wir wollen hier künftig alle Fahrzeuge einbeziehen. Dann geht es zweitens darum, eine subsidiäre Abgabepflicht des Fahrzeughalters zu stipulieren. Drittens geht es um eine angepasste Bussenregelung und viertens um das Vignettenkontrollsystem und namentlich darum, wer solche Kontrollen ausüben soll. Das sind also einige Neuerungen aus der Praxis, die sich aufdrängen.

3. Der Bundesrat will Ihnen mit diesem Gesetz keine Erhöhung der Einnahmen vorschlagen. Er will, dass die 40 Franken für die Klebevignette bestehen bleiben. Er will das vor allem auch vor dem Hintergrund, dass in letzter Zeit nicht nur die Steuern sinken, wie wir beim vorherigen Traktandum gesehen haben, sondern vor allem auch Abgaben und Gebühren laufend wachsen und zunehmen. Gerade in einer Situation, wie wir sie derzeit konjunkturell durchleben, ist es wichtig, dass wir gerade die Abgaben nicht erhöhen. Deshalb ist auch nicht vorgesehen, aus dieser Gesetzgebung irgendwelche neuen, zusätzlichen oder erhöhten Bundeseinnahmen zu generieren.

4. Ein Thema, das sowohl in der Kommission wie jetzt hier beim Eintreten zu lebhaften Auseinandersetzungen geführt hat, ist die Frage der E-Vignette. Hier ist der Bundesrat der Auffassung, dass er zwar ein gutes, modernes Instrument zur Verfügung hätte, dass er aber aus verschiedenen Gründen lieber an der bewährten Klebevignette festhalten möchte. Die E-Vignette betrachten wir als einen ersten Schritt in Richtung Road-Pricing, und dieses kann nicht via dieses NSA-Gesetz geregelt werden. Man müsste nach Auffassung des Bundesrates für das Road-Pricing und damit auch für die E-Vignette ein eigenes Gesetz schaffen, weil die Umstände dergestalt sind, dass es sich um eine neue Rechtssituation handeln würde. Wir müssten ein solches Gesetz vorher vernehmlassen. Wir müssten dann eine Botschaft erlassen und entsprechend auch die gesetzlichen Bestimmungen formulieren. Das ist bei dieser Gesetzgebung überhaupt nicht vorgesehen.

Es ist auch so, dass die E-Vignette nicht gratis zu haben ist. Sie hätte bedeutende Investitionskosten zur Folge. Schliesslich befinden wir uns hier – vor allem Herr Nationalrat Hutter hat darauf hingewiesen – im Bereich des Datenschutzes. Das muss kein vordergründiges Argument sein, denn es trifft natürlich auch hier, wie in vielen anderen Fällen, zu, dass die Verfolgbarkeit und damit auch die Privatsphäre zur Diskussion stehen.

Noch einmal: Die Klebevignette ist ein einfaches, bewährtes System, das wir nicht ändern müssen.

5. Ich bitte Sie, auf dieses Gesetz einzutreten. Ich bitte Sie, alle Rückweisungs- und Nichteintretensanträge abzulehnen. Wenn Sie das Gesetz zurückweisen, wird nichts Besseres herauskommen. Das Problem wird, wenn Sie das Gesetz ablehnen, immer noch ungelöst bleiben. Und es bleibt dann der Verfassungsauftrag, wonach wir ein Gesetz zu schaffen haben.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und sie nach den Vorgaben der Mehrheit Ihrer Kommission zu behandeln. Jetzt sehe ich schon einen Fragesteller.

Berberat Didier (S, NE): Monsieur le président de la Confédération, dans le message, le Conseil fédéral indique que la Confédération perd entre 15 et 20 millions de francs par année en raison des abus des véhicules qui n'ont pas de vignette. Ne pensez-vous pas qu'avec une vignette électronique et des contrôles électroniques, on pourrait éviter ce manque à gagner?

Merz Hans-Rudolf, président de la Confédération: Bien sûr, comme je viens de le dire, la vignette électronique serait un instrument assez professionnel, assez efficace aussi; il n'y a aucun doute là-dessus. Mais les raisons que je viens de mentionner sont tout à fait différentes: nous ne voudrions pas avoir la première étape de l'introduction du «road pricing», ni une loi séparée pour introduire une vignette électronique. En définitive, le système actuel s'est révélé bien pratique et nous n'avons pas besoin de changer la situation actuelle. Pour cette raison, donc, nous sommes d'avis que le rejet de ce projet n'amène rien et n'apportera pas une amélioration de la situation actuelle, puisque pour l'introduction d'une vignette électronique, on devrait avoir une loi spécifique, une loi spéciale, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH), für die Kommission: Die Mehrheit der Kommission hat ganz eindeutig auf dem Hintergrund dessen, was der Bundesrat auch mit dieser Gesetzesarbeit bezweckt hat, ihre Arbeit angepackt, und zwar in der Meinung, einerseits dem Gesetzgebungsauftrag nachzukommen und andererseits einige wenige Anpassungen bei der an und für sich bewährten Autobahnvignette vorzunehmen. Das war und ist nach wie vor die Absicht der Mehrheit der Kommission. Damit muss ich feststellen, dass die Anträge von rechts wie von links überhaupt nicht in dieses Schema passen und deshalb hier keine Mehrheit finden dürften.

Für die linke Seite möchte ich noch Folgendes sagen: Was die Minderheit dort möchte, beispielsweise die E-Vignette, das sind Ideen, die einfach sachlich, technisch und politisch noch nicht reif sind. Die Zeit dafür ist sachlich, technisch und politisch noch nicht so reif, dass wir bei diesem Gesetz überhaupt darüber sprechen könnten.

Deshalb bitte ich Sie, auf das Geschäft einzutreten, die Rückweisungsanträge abzulehnen, die Minderheitsanträge abzulehnen und auch in der Detailberatung mit der Mehrheit zu stimmen.

Rime Jean-François (V, FR), pour la commission: Je crois que le débat a pris ici une ampleur qu'il n'a pas eu en commission. La majorité de la commission a simplement voulu confirmer la pratique actuelle. Comme l'a très bien dit Monsieur le président de la Confédération, il ne s'agit ni d'augmenter le prix de la vignette ni d'introduire une «e-vignette», mais simplement d'augmenter le montant de l'amende pour dissuader les gens de rouler sans vignette.

C'est dans ce sens que je vous demande de soutenir la commission et, donc, d'entrer en matière. Par ailleurs, la majorité vous invite à rejeter les propositions de renvoi au Conseil fédéral et à adopter dans la discussion par article toutes ses propositions.

Präsidentin (Bruderer Pascale, erste Vizepräsidentin): Wir stimmen zuerst über den Antrag Amstutz auf Nichteintreten ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 08.012/2205)

Für Eintreten ... 101 Stimmen

Dagegen ... 52 Stimmen

Präsidentin (Bruderer Pascale, erste Vizepräsidentin): Wir stimmen nun über den Rückweisungsantrag der Minderheit Berberat und den Rückweisungsantrag Schwander ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 08.012/2206)

Für den Antrag der Minderheit ... 51 Stimmen

Dagegen ... 98 Stimmen

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 08.012/2207)

Für den Antrag Schwander ... 49 Stimmen

Dagegen ... 101 Stimmen

Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen

Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 19.00 Uhr

La séance est levée à 19 h 00