

## Sechste Sitzung – Sixième séance

Donnerstag, 30. April 2009

Jeudi, 30 avril 2009

08.00 h

08.012

### Nationalstrassenabgabegesetz

#### Loi relative à la vignette autoroutière

*Fortsetzung – Suite*

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)

### Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen

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

##### Art. 2

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Fehr Hans-Jürg*

*Abs. 2*

Der Bundesrat kann einzelne Nationalstrassenabschnitte in Grenzregionen ausnehmen.

##### Art. 2

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Fehr Hans-Jürg*

*Al. 2*

Le Conseil fédéral peut exonérer de la redevance l'utilisation de certains tronçons de routes nationales dans les régions frontalières.

**Fehr Hans-Jürg** (S, SH): Artikel 2 des Nationalstrassenabgabegesetzes regelt den Geltungsbereich und legt fest, dass die Abgabe auf sämtlichen Nationalstrassenabschnitten erhoben werden soll. Das ist im Grundsatz zweifellos richtig. Es ist aber doch eine Abkehr vom bisherigen Recht, und es ist auch eine Abkehr vom Text der Vernehmlassungsvorlage. Im bisherigen Recht und in der Vernehmlassungsvorlage gab es nämlich Ausnahmeregelungen oder mindestens die Kompetenzerteilung an den Bundesrat, Ausnahmen erlauben zu können.

Bisher stand diese Ausnahmekompetenz sogar in der Bundesverfassung. Die alte Bundesverfassung erteilte dem Bundesrat das Recht, für gewisse Nationalstrassenabschnitte die Vignettenpflicht aufzuheben. Das finden Sie noch in den Übergangsbestimmungen zur neuen Bundesverfassung, mit der ausdrücklichen Verpflichtung, das dann aus der Verfassung zu entfernen, sobald diese Bestimmung auf Gesetzesstufe umgelegt ist. Diese Umlegung auf Gesetzesstufe findet jetzt statt. Die Kompetenz an den Bundesrat ist aber nicht mehr drin. In der Vernehmlassungsvorlage gab es noch einen Absatz 2, dort hiess es: «Der Bundesrat kann die Benützung einzelner Nationalstrassenabschnitte von der Abgabepflicht ausnehmen.» Dieser Passus ist aus der definitiven Fassung verschwunden.

Ich beantrage Ihnen eine abgeänderte Variante dieses Absatzes 2. Ich möchte im Gesetz nicht eine generelle Ausnahmeregelung einbauen, sondern nur bezogen auf Grenzregionen, und das möchte ich kurz begründen.

Ich komme aus so einer Grenzregion – einige von Ihnen auch –, und es gibt da Einkaufstourismus.

Bei uns sind es primär Leute aus Deutschland, die ein paar Kilometer über die Grenze kommen, und zwar in die Einkaufszentren bei uns, die dort einkaufen und dann wieder gehen. Diese Leute weichen dem Kauf der Autobahnvignette aus, indem sie die anderen Strassen benützen. Sie fahren also durch die Dörfer, weil sie sich sagen: «Ich bezahle nicht 40 Franken dafür, dass ich einmal, dreimal oder zehnmal im Jahr in die Schweiz einkaufen gehe.» Diesen Kreis von Strassenbenützerinnen und -benützern meine ich, diese Art von Verkehr meine ich.

Darum schlage ich Ihnen vor, dass wir dem Bundesrat die Kompetenz belassen, Ausnahmen zu bestimmen, dass wir die Kompetenz aber auf Grenzregionen eingrenzen und dass es wirklich nur einzelne Ausnahmen sein sollen. Es soll nicht eine Generalklausel für die gesamten Grenzregionen sein, nicht eine Generalklausel für das gesamte Netz, sondern ausdrücklich beschränkt. In der Praxis werden es dann de facto sehr wenige Ausnahmen sein.

Bei uns gibt es so ein Strassenstück; unser Regierungsrat hat mich gebeten, das hier zur Sprache zu bringen. Es wird auch in ein paar anderen Grenzkantonen solche kurzen Stücke geben. Wir werden keine Schleuse öffnen, wir werden auch keine gewaltigen Einnahmehäufungen produzieren; es sind Ausnahmen im Einzelfall, die meiner Meinung nach möglich sein müssen. Wir berücksichtigen damit auch das Interesse der Leute, die in den grenznahen Dörfern leben und diesen Einkaufsverkehr erdulden müssen, wenn wir nicht die Möglichkeit schaffen, dass solche Strassenbenützerinnen und -benützer einen kurzen Weg, ein paar Kilometer, auf der Autobahn fahren können, um einkaufen zu gehen.

Ich bitte Sie darum, diesen Antrag zu unterstützen. Ich weiss, dass er in der Kommission nicht besprochen worden ist. Absatz 2 ist still und leise aus dem Text herausgenommen worden, offenbar als Ergebnis der Vernehmlassung. Ich habe insofern darauf reagiert, als ich nicht genau den gleichen Text einbringe, sondern eben eine Beschränkung auf die Grenzregionen vorsehe.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

**Merz Hans-Rudolf**, Bundespräsident: Das Anliegen von Herrn Nationalrat Fehr ist an sich verständlich. Gerade in Grenzregionen müssen wir immer wieder dafür sorgen, dass die Wirtschaft nicht unter Hindernissen leidet; das gilt ja teilweise auch für die Unterschiede zwischen Nachbarländern und der Schweiz bei der Mehrwertsteuer. Hier aber wird das Problem immer grösser, je länger man es sich vor Augen führt. Es gibt nämlich verschiedene Gründe, weshalb der Antrag in der Umsetzung Schwierigkeiten bereiten kann.

Erstens haben wir in der Vorlage auf den Ausnahmeregelartikel verzichtet, um damit Klarheit und eine Gleichbehandlung aller Landesteile zu erzielen, denn in anderen Landesteilen ist die Situation wieder etwas anders.

Zweitens ist die NSA, die Nationalstrassenabgabe, eine Pauschalabgabe, und bei einer Pauschalabgabe sollte es möglichst wenig Ausnahmen geben. Jede Abweichung von einer allgemeinen Regel ist eben auch ein Same für rechtswidrige Behandlung und weckt damit automatisch den Wunsch nach weiteren Erleichterungen für Orte in anderen Regionen, die sich nicht in sogenannten befreiten Grenzregionen befinden, aber trotzdem in Grenznähe liegen usw.

Drittens würden ja dann inländische Autofahrer in den befreiten Grenzregionen und ausländische Pendler, die täglich die Autobahnstrecke in die Grenzregionen benutzen, von einer solchen Regelung auch profitieren, aber das wollen wir eben nicht. Wir sind der Meinung, dass sie ihren

Beitrag zur Finanzierung unserer Nationalstrassen leisten sollen.

Viertens stellen wir uns vor, dass die Kontrolle an der Grenze umständlich wird. Die Kontrollorgane können dem Fahrzeugführer, der die Schweiz verlässt, eben weder nachweisen, dass er jetzt nur gerade auf den Nationalstrassen erster und zweiter Klasse in den sogenannt befreiten Grenzregionen noch dass er in der übrigen Schweiz gefahren ist; das kann man nicht nachweisen.

Fünftens müsste dann konsequenterweise beim Verlassen einer sogenannt befreiten Grenzregion der Vignettenverkauf ermöglicht werden, und das würde natürlich wieder zu Mehraufwand führen. Letztlich geht es auch darum, dass man dann auf den Nationalstrassen signalisieren müsste: Hier verlassen Sie jetzt eine befreite Grenzregion, und damit tritt die Situation mit der Pauschale ein.

Ganz zum Schluss ist festzuhalten, dass wir einen Rückgang der Einnahmen in Kauf nehmen müssten – der allerdings, wie Herr Fehr sagt, wahrscheinlich nicht stark ins Gewicht fallen würde. Die komplizierte Handhabung solcher Ausnahmen und die Schwierigkeiten, die damit verbunden sind, haben uns aber dazu bewogen, keine solche Ausnahmeregelung ins Gesetz zu schreiben – weshalb ich Sie bitte, den Antrag Fehr Hans-Jürg abzulehnen.

**Rime Jean-François** (V, FR), pour la commission: Bien sûr, cette proposition n'a pas été discutée en commission, mais je me permets d'intervenir parce qu'on a un certain état d'esprit dans cette commission. Je suis très étonné que cette proposition vienne des rangs de la gauche.

Monsieur le président de la Confédération a parlé par erreur de RPLP dans son intervention; il s'agit bien de la vignette autoroutière. Je viens justement d'une région périphérique; nous souhaiterions aussi obtenir pour ces régions des aménagements de la RPLP ou de toutes sortes d'autres taxes qui nous pénalisent particulièrement.

En l'occurrence, je crois que si on respecte la façon de travailler de notre commission, il faut éviter ce genre d'exception. Lorsqu'on propose des exceptions, la gauche demande toujours combien cela va coûter à la Confédération. Elle dit qu'on investit pour les transports publics et que toutes ces taxes doivent avoir un effet incitatif. En l'occurrence, cette proposition est contraire à toute la logique des arguments qui sont habituellement développés dans tous les autres dossiers.

Pour cette raison, je vous demande de rejeter la proposition individuelle Fehr Hans-Jürg.

**Aeschbacher Ruedi** (CEg, ZH), für die Kommission: Ich habe mir jetzt eben noch die Mühe gemacht, diesen Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 nachzuschauen, in dem in Artikel 2 gesagt wird, dass für die Nationalstrassen erster und zweiter Klasse die Abgabe geschuldet sei. Bei diesem Beschluss – er hat nur vier Artikel, aber einen Anhang – stelle ich fest, dass sich das Problem, das Herr Fehr Hans-Jürg aufgeworfen hat, wahrscheinlich gar nicht so scharf stellt, denn die Strecke Barga-Schaffhausen ist in diesem Verzeichnis als Nationalstrasse zweiter und teilweise dritter Klasse aufgeführt. Ich gehe davon aus, dass ein grosser Teil der Strecke wahrscheinlich unter die dritte Klasse fallen dürfte und das Problem deshalb möglicherweise schon entschärft wäre. So steht es jedenfalls in diesem nachgeführten Verzeichnis.

**La présidente** (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): Le groupe socialiste soutient la proposition Fehr Hans-Jürg.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 08.012/2215)

Für den Antrag der Kommission ... 101 Stimmen

Für den Antrag Fehr Hans-Jürg ... 34 Stimmen

### Art. 3–5

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Adopté*

### Art. 6

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit*

(Lachenmeier, Brélaz, Teuscher)

Die Abgabe für ein Jahr beträgt 120 Franken. Zweimonatsvignetten kosten 40 Franken.

### Art. 6

*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité*

(Lachenmeier, Brélaz, Teuscher)

La redevance se monte à 120 francs pour une année. La vignette pour deux mois coûte 40 francs.

**Lachenmeier-Thüring Anita** (G, BS): Seit 14 Jahren gilt in der Schweiz der Preis von 40 Franken für ein ganzes Jahr Autobahnbenützung. Das ist wenig, sehr wenig, vor allem wenn man jeden Tag die Nationalstrasse benutzt: Fährt man nur an Arbeitstagen, sind es gerade 50 Rappen täglich pro Kilometer; also im Promillebereich. Das ist also günstiger als günstig – eine Bezeichnung dafür habe ich nicht gefunden. Die Gegner meines Minderheitsantrages werden sagen, dass die Autofahrerinnen und Autofahrer mit der Treibstoffabgabe bereits alles bezahlen. Tatsache ist, dass der motorisierte Verkehr jährlich ungedeckte Kosten im Gesundheits- und im Umweltbereich in der Höhe von 8 Milliarden Franken verursacht; Kosten, welche die Allgemeinheit bezahlt. Schauen wir über die Landesgrenze hinaus. In vielen anderen Ländern bezahlt man leistungsabhängige Gebühren. Jede Benutzung der Autobahn wird in Rechnung gestellt. Die Einführung der E-Vignette, welche die Kostenwahrheit ermöglicht hätte, wurde leider von der Mehrheit des Rates abgelehnt. Trotzdem darf man die Praxis der anderen Länder und die Kostenwahrheit nicht ausser Acht lassen. Österreich kann man mit der Schweiz punkto Grösse und Infrastruktur vergleichen. Dort kostet aber eine Vignette jährlich 120 Franken; zudem kann man eine Zweimonatsvignette zu 40 Franken erwerben, wenn man zum Beispiel nur ferienhalber auf den österreichischen Strassen verkehrt. Dies ist gerechter als unsere heutige Regelung und unkompliziert.

Ich beantrage Ihnen darum, einen Schritt in Richtung Verursacherprinzip und Kostenwahrheit zu gehen. Es ist nicht einzusehen, warum eine einmalige Autobahnbenützung gleich viel kosten soll wie eine tägliche. Schliesslich kosten eine Tages- oder eine Monatskarte bei den Verkehrsbetrieben auch nicht gleich viel wie ein Jahresabonnement.

Die anderen zwei Anträge muss man im Zusammenhang mit der Erhöhung und Differenzierung der Vignetten sehen. Es ist ein Gesamtkonzept. Der Antrag der Minderheit zu Artikel 8 macht nur Sinn, wenn Monatsvignetten eingeführt werden. Der Antrag der Minderheit zu Artikel 10, welcher den Reinertrag der Abgabe zur Hälfte für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs vorsieht, ist auch im Zusammenhang mit den höheren Einnahmen durch die höhere Abgabe für die Vignette zu sehen. Wir wollen auf keinen Fall Mehreinnahmen für den Ausbau des Nationalstrassennetzes, der das Ungleichgewicht zwischen Strasse und Schiene noch vergrössern würde.

**La présidente** (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): Le groupe PDC/PEV/PVL soutient la proposition de la majorité.

**Hutter Markus** (RL, ZH): Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen und Bundesrat und Kommissionsmehrheit zu folgen. Was hier versucht wird, ist, durch die Hintertüre einen Systemwechsel einzuführen. Ich erinnere daran, dass

es sich gemäss Volksentscheid um eine Benützungsgebühr handelt, und zwar um eine Pauschalgebühr, und dass wir eine tiefe Gebühr wollen, möglichst ohne Ausnahmen; nur das ist gerecht. Für eine Erhöhung auf 120 Franken gibt es keine plausible Begründung, es gibt keinen Grund. Wenn hier wieder die allgemeinen Kosten und die Kostenwahrheit angeführt werden, dann darf ich daran erinnern, dass der Strassenverkehr pro Jahr mit fast 1,9 Milliarden Franken den öffentlichen Verkehr subventioniert und hier eine Quersubventionierung im grossen Stil bereits stattfindet. Es wäre heute auch angesichts der konjunkturellen Situation völlig verfehlt, den Benützern unserer Strasseninfrastruktur zusätzliche Abgaben und Gebühren aufzuerlegen. Ich bitte Sie deshalb, keine Erhöhung vorzusehen, sondern das Gesetz so, wie es aufgebaut ist, mit 40 Franken Nationalstrassenabgabe, zu belassen.

**Fehr** Jacqueline (S, ZH): Die SP-Fraktion wird sich bei dieser Abstimmung enthalten. Frau Lachenmeier hat mit ihrer Argumentation Recht, wenn es um die Beurteilung der Höhe des Vignettenpreises geht. Im internationalen Vergleich sind 40 Franken für die Benützung eines ausgebauten Autobahnnetzes äusserst günstig. Wir wissen alle, dass wir, wenn wir über die Grenze fahren, sei es nach Italien oder sonst wohin, diesen Betrag schon für eine einzige Fahrt zahlen und es für ein ganzes Jahr viel mehr ist. Trotzdem ist es hier nicht der richtige Ort, die Höhe anzupassen, weil dahinter das Konzept fehlt, wie dieses Geld anschliessend verwendet wird, wofür es eingesetzt wird. Es gibt das Konzept, das Geld halb für den öffentlichen Verkehr und halb für den Strassenverkehr zu verwenden. Aber es ist offensichtlich, dass dies hier im Saal nicht im Rahmen eines Gesamtkonzeptes beurteilt würde. Vielmehr würden diese Fragen getrennt beurteilt, und wir stünden dann vor der Frage – und diese richtet sich gerade an die Grünen –: Wollen wir dem Strassenverkehr wirklich so viel mehr Mittel zuschieben?

Aus diesem Grund, aus diesen Überlegungen wird sich die SP-Fraktion bei dieser Abstimmung enthalten. Die Frage der Verkehrsfinanzierung, der Abgabenerhebung für die Benützung der Verkehrswege muss grundsätzlich angegangen werden und kann hier nicht über diesen Antrag beantwortet werden.

**Merz** Hans-Rudolf, Bundespräsident: Die vorgeschlagene Vignettenabgabe von 40 Franken bringt etwa 300 Millionen Franken pro Jahr in die Kasse. Der Antrag für 120 Franken, der hier von der Minderheit gemacht wird, hätte zur Folge, dass die Einnahmen auf über eine Milliarde Franken ansteigen würden. Das tönt natürlich nach Geldsegen, und die Versuchung ist da, solche Einnahmen zu sichern. Wir möchten Sie aber davor warnen, einer solchen Erhöhung zuzustimmen, und das aus mehreren Gründen:

Zunächst einmal ist klar, dass mit höheren Abgaben auch die Gefahr des Missbrauchs zunimmt. Der Missbrauch könnte auch darin bestehen, dass die Fahrzeughalter nicht mehr die Autobahnen, sondern wiederum die Strassen für den Lokalverkehr benutzen, und das würde dann zu Überlastungen führen.

Zweitens müssten Sie bei einer solchen Erhöhung einen Systemwechsel ins Auge fassen. Wir haben lange darüber diskutiert, ob man nicht beispielsweise von 40 einmal auf 50 Franken gehen könnte. Irgendwo kommt dann aber der Punkt, wo man eben auch zum Schutze des Tourismus und des Nahverkehrs ein System einführen müsste, das eine Teilabgabe, für einige Tage oder Monate, beinhaltet. Die 40 Franken sind nach unserer Auffassung etwa an dieser Schmerzgrenze, wo eine allgemeine, pauschale Abgabe vertretbar ist. Wenn man höher geht, muss man ein gesplittetes System ins Auge fassen, und das ist in dieser Vorlage ja nicht vorgesehen.

Ebenfalls nicht vorgesehen – das hat Frau Nationalrätin Fehr eben richtig gesagt – ist die Frage, wie zusätzliche Mittel engagiert würden. Herr Nationalrat Hutter hat von Quersubventionen gesprochen – er hat auch Recht. Wenn das nicht der Fall wäre, würden diese Mittel einfach in die allgemeine Bun-

deskasse fliessen. Ob das im Sinne der Übungsanlage ist, müsste man entscheiden, denn das ist in diesem Gesetz ebenfalls nicht geregelt. Deshalb möchte ich Sie bitten, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

**Rime** Jean-François (V, FR), pour la commission: Je crois que je ne peux que répéter ce qui a été dit dans le débat d'entrée en matière: si ce projet de loi a fait l'objet de relativement peu d'oppositions et de discussions en commission, c'est parce qu'il reprenait intégralement la pratique en vigueur, qui est assez bien acceptée par la population. Donc si on multiplie par trois le montant de la vignette, on change de concept – et cela a été dit, naturellement, par Madame Fehr. Je vous encourage par conséquent à soutenir la proposition de la majorité. La commission s'est prononcée par 15 voix contre 3 et 6 abstentions.

**Aeschbacher** Ruedi (CEg, ZH), für die Kommission: Was hier Frau Lachenmeier anspricht und möchte, ist eine grundsätzliche Änderung vom Pauschalprinzip, von der Pauschalgebühr, hin zum Verursacher- und Benützerprinzip. Ich muss sagen, dass ich persönlich dafür einiges Verständnis habe. Ich glaube aber, dass das in dieser Übung, die wir hier machen, der Überführung der bisherigen Verordnung in ein Gesetz, nicht zur Diskussion stehen kann. Wenn wir alle diese Fragen einmal diskutieren wollen – und ich glaube, es wird die Zeit kommen, wo das auch politisch reif sein wird –, müssen wir das in einem grösseren Kontext und nicht im Anhang einer solchen Übung, die nur die Überführung der Verordnung in ein Gesetz vorsieht, vornehmen. Deshalb glaube ich, dass es richtig ist, so, wie wir schon die verschiedenen Rückweisungsanträge von links und rechts abgelehnt haben, auch hier bei der Überführung zu bleiben, also bei der Mehrheit und beim Bundesrat, und entsprechend zu votieren.

Ich bitte Sie also, den Antrag der Minderheit Lachenmeier abzulehnen. Die Kommission hat das mit 15 zu 3 Stimmen bei 6 Enthaltungen ebenfalls getan.

**La présidente** (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): Le vote sur l'article 6 vaut également pour l'article 8 alinéa 1.

#### *Abstimmung – Vote*

*(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 08.012/2209)*

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 15 Stimmen

#### **Art. 7**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

#### **Art. 8**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit*

(Lachenmeier, Brélaz, Teuscher)

*Abs. 1*

Streichen

#### **Art. 8**

*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité*

(Lachenmeier, Brélaz, Teuscher)

*Al. 1*

Biffer

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit  
Adopté selon la proposition de la majorité*

**Art. 9***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 10***Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit*

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

*Abs. 1*

Der Reinertrag der Abgabe wird zur Hälfte nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer verwendet und zur anderen Hälfte zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

**Art. 10***Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité*

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

*Al. 1*

Le produit net de la redevance est utilisé pour moitié selon les dispositions de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et pour moitié pour financer les transports publics.

**Lachenmeier-Thüring** Anita (G, BS): Ich ziehe meinen Antrag zurück, da er wie gesagt eigentlich in ein Gesamtkonzept eingebettet werden müsste. Bei einer Erhöhung der Gebühr hätte man die Hälfte der Einnahmen an die Schiene geben müssen.

**La présidente** (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): La proposition de la minorité Lachenmeier à l'article 10 est retirée.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit**Adopté selon la proposition de la majorité***Art. 11–13***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 14***Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit*

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

*Abs. 1*

... mit einer Busse von 250 Franken bestraft.

*Antrag Kunz**Abs. 1*

... mit einer Busse von 100 Franken bestraft.

**Art. 14***Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité*

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

*Al. 1*

... est puni d'une amende de 250 francs.

*Proposition Kunz**Al. 1*

... est puni d'une amende de 100 francs.

**Berberat** Didier (S, NE): Actuellement, vous le savez, l'amende est de 100 francs et, à l'évidence, cette somme, pour les personnes qui n'ont pas de vignette autoroutière et qui circulent néanmoins sur les autoroutes, est trop basse. Malgré cela, vous l'avez constaté, une proposition Kunz prévoit d'en rester à 100 francs.

Le Conseil fédéral, qui est suivi sur ce point par la majorité de la commission, veut faire passer le montant de l'amende à 200 francs, c'est mieux! parce qu'à notre sens, le fait de ne pas avoir de vignette autoroutière est une infraction qui doit être punie sévèrement. Mais, selon nous, cette amende est insuffisante, c'est la raison pour laquelle nous demandons de la faire passer à 250 francs.

En effet, il faut savoir qu'à l'heure actuelle, et cela se trouve dans le message du Conseil fédéral, le taux d'abus est de 5 à 6 pour cent, ce qui fait perdre entre 15 et 20 millions de francs chaque année à la Confédération. Alors, quand on sait qu'il suffit de commettre des infractions peu graves aux règles de la circulation pour écoper d'une amende de 250 francs, il nous paraît que le montant de 250 francs devrait au moins être inscrit dans la nouvelle loi, parce qu'à notre sens il appartient à la Confédération de dissuader les personnes qui roulent sans vignette autoroutière de continuer à commettre ce genre d'infraction.

C'est la raison pour laquelle nous vous demandons d'accepter la proposition de la minorité.

**Kunz** Josef (V, LU): Die Mehrheit der Kommission will die Busse bei fehlender Autobahnvignette von 100 auf 200 Franken erhöhen, also verdoppeln. Mich würden die genauen Hintergründe für diese massive Erhöhung interessieren. Geht es darum, einfach mehr Bussengelder hereinzuholen, oder glaubt man, dadurch vor allem die Fehlbaren im Transitverkehr abzuschrecken? Auch für mich ist klar, dass fehlbares Verhalten gebüsst werden muss. Aber auch die Verhältnismässigkeit muss gewährleistet werden, und dies ist mit einer Erhöhung um hundert Prozent auf 200 Franken in keiner Art und Weise der Fall.

Zudem trifft es nicht den schwer kontrollierbaren Transitverkehr, sondern die einheimischen Verkehrsteilnehmer, die ohnehin schon massiv belastet sind. Diese sind nämlich bei den Autobahnausfahrten und Autobahneinfahrten sehr einfach zu kontrollieren. Fehlt die Vignette, ist heute eine Busse von 100 Franken zu bezahlen. Dies ist das Zweieinhalbfache des Vignettenpreises. Eine Erhöhung auf 200 Franken wäre übertrieben und klar unverhältnismässig. Ich bin überzeugt, dass mit der heutigen Gesetzesregelung die Vignettenpflicht absolut durchgesetzt werden kann. Die Schweiz liegt in Europa bei den Bussengeldern ohnehin im oberen Segment. Eine Erhöhung auf 200 Franken – oder 250 Franken, wie es die Minderheit will – schadet dem Image der Schweiz, vor allem auch bei den ausländischen Verkehrsteilnehmern. Aus all diesen Gründen empfehle ich Ihnen auch namens der SVP-Fraktion, meinen Antrag zu unterstützen.

**La présidente** (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): Le groupe libéral-radical soutient la proposition de la majorité.

**Merz** Hans-Rudolf, Bundespräsident: Herr Kunz hat eben die Frage gestellt, warum wir die Busse etwas erhöhen. Ich gebe gerne eine Antwort: Es ist so, dass wir heute eine Missbrauchsquote von 6 Prozent haben. Das heisst, 6 Prozent der Autobahnbenutzer kaufen keine Vignette. Das bringt Ausfälle von 20 Millionen Franken pro Jahr, das ist ein erheblicher Betrag.

Wir wollen den Missbrauch jetzt bekämpfen und die Quote reduzieren, und zwar mit zwei Massnahmen: Einerseits heben wir die Höhe der Busse etwas an, nämlich auf 200 Franken. Mit 200 Franken sind wir immer noch unter dem Niveau des Ordnungsbussengesetzes; dort liegt die Obergrenze nämlich bei 300 Franken. Mit 200 Franken nutzen wir den Spielraum, der uns zur Verfügung steht, also immer noch nicht aus. Andererseits verstärken wir die Kontrollen etwas. Dazu braucht es keinen grossen zusätzlichen Personalaufwand.

Sie gehen sicher mit mir einig: Diese 20 Millionen Franken pro Jahr sollten wir uns nicht einfach entgehen lassen. Wenn man hier die Schraube ein bisschen anzieht – unterhalb der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten –, kann man noch lange nicht von Übertreibung sprechen.

Ich bitte Sie deshalb, dem Entwurf des Bundesrates und der Mehrheit Ihrer Kommission zuzustimmen.

**Miesch** Christian (V, BL): Herr Bundespräsident, Sie sagen, 6 Prozent Autobahnbenutzer bezahlen die Vignette nicht. Können Sie bestätigen, dass das vor allem ausländische Autofahrer sind, die die Vignette nicht bezahlen? Mit der Verdoppelung der Busse werden dann vor allem wieder die Schweizerinnen und Schweizer bestraft.

**Merz** Hans-Rudolf, Bundespräsident: Die Schweizer Fahrzeughalter und die Schweizer Autofahrer bezahlen ihre Klebevignette in der Regel vorsichtshalber im Dezember, damit sie ab 1. Januar gerüstet sind; und dann haben sie sich für ein Jahr eingedeckt. Ausländische Gäste sind in der Regel an der Grenze mit dieser Frage konfrontiert. Viele wissen halt nicht, dass wir dieses Vignettensystem haben, und da kann es zu Missbrauch kommen. Aber wir haben ja gerade deshalb an den Grenzübergängen und an den neuralgischen Grenzübergängen – das sind natürlich Basel, Chiasso und Genf – verstärkte Kontrollen eingeführt, auch Kontrollen im Sinne der Empfehlung, dass wir, statt mit Bussen einzufahren, den Fahrzeughaltern eben sagen, in der Schweiz gelte die Vignettenpflicht. Es gibt auch entsprechende Signalisierungen an der Landesgrenze. Deshalb kann man hier nicht von Missbrauch durch Ausländer sprechen; das ist vielmehr das Leben, wie es sich abspielt. Kommen Sie im Sommer einmal mit mir an den Zoll nach Basel: Dort spielt sich das Leben als Tourismusinvasion ab. Es gilt gelegentlich eben auch, dass unsere Zoll- und Grenzwachbehörden diese Invasion korrekt handhaben, und dazu gehört unter anderem eben die Vignette.

**Aeschbacher** Ruedi (CEg, ZH), für die Kommission: Für die SVP ist es ja eine Selbstverständlichkeit, dass die Leute entsprechend bestraft werden sollen, wenn sie sich nicht ans Gesetz halten, wenn sie kriminell werden, wenn sie delinquieren. Der Ruf nach einer Verschärfung des Strafrechtes kommt nicht selten aus ihren Reihen. Hier haben wir nicht schwere Delikte, hier haben wir Übertretungen, aber es sind auch Gesetzesverstösse. Wenn diese Gesetzesverstösse einen gewissen Umfang ausmachen, dann ist das sehr oft ein Zeichen dafür, dass die Sanktion eigentlich lächerlich gering ist und man sie ohne Weiteres in Kauf nimmt. Deshalb ist es sehr vernünftig, dass man die Bussenhöhe etwas anhebt, sodass es auch für unsere Leute hier in der Schweiz doch nicht so attraktiv ist zu sagen: Ich fahre ohne Vignette; werde ich einmal im Jahr erwischt, dann hat es mich nicht sehr viel gekostet, und sonst habe ich einen Profit gemacht. Es ist eine Ermessensfrage, ob man auf 200 oder auf 250 Franken gehen will. Ich glaube, auch da sollten wir die Spur, die der Bundesrat gelegt hat, nicht verlassen und bei 200 Franken bleiben.

Die Kommission empfiehlt ihnen das im Stimmenverhältnis von 13 zu 8 bei 2 Enthaltungen.

**Rime** Jean-François (V, FR), pour la commission: La proposition Kunz n'a bien sûr pas été discutée en commission. Mais j'aimerais quand même rassurer Monsieur Kunz: il n'a jamais été question d'augmenter cette amende pour ren-

flouer les caisses de la Confédération. Les montants en jeu seraient bien insuffisants.

Pour la question de notre collègue Miesch, je crois quand même qu'il est vrai que, pour un étranger qui traverse aujourd'hui la Suisse, la perspective de recevoir une amende de 100 francs ne le dissuadera pas forcément de prendre le risque de rouler sur nos autoroutes sans vignette. Avec 200 francs d'amende, probablement que la tentation de contrevenir pourrait être plus faible. Concernant les Suisses, vous savez comme moi qu'on peut acheter la vignette entre le 1er décembre et le 31 janvier; le risque qu'un Suisse n'achète pas sa vignette est donc relativement faible. C'est peut-être le cas s'il change de voiture ou s'il casse le pare-brise.

Concernant la proposition de la minorité Berberat à l'article 14 alinéa 1, il est vrai qu'on peut discuter du montant de 200 ou de 250 francs, la différence n'est pas énorme. Mais, dans la logique qui a dicté le travail de la commission, il s'est agi de reprendre la version du Conseil fédéral.

Par conséquent, je vous invite à suivre la commission, qui s'est prononcée par 13 voix contre 8 et 2 abstentions.

#### *Erste Abstimmung – Premier vote*

*(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 08.012/2211)*

Für den Antrag der Mehrheit ... 117 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 52 Stimmen

#### *Zweite Abstimmung – Deuxième vote*

*(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 08.012/2212)*

Für den Antrag der Mehrheit ... 113 Stimmen

Für den Antrag Kunz ... 58 Stimmen

#### **Art. 15–17**

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

##### *Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

#### *Angenommen – Adopté*

#### **Art. 18**

##### *Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

##### *Antrag der Minderheit*

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

##### *Abs. 3*

Streichen

#### **Art. 18**

##### *Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

##### *Proposition de la minorité*

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

##### *Al. 3*

Biffer

**Berberat** Didier (S, NE): Par ma proposition de minorité, je demande de biffer l'alinéa 3 de l'article 18 pour faire en sorte que la Confédération ne puisse pas transmettre à des privés la compétence de contrôler et de poursuivre pénalement les personnes en infraction dans le domaine de la vignette autoroutière. A nos yeux, la poursuite pénale est une mission centrale des pouvoirs publics et ne peut pas être déléguée. Nous sommes tout à fait disposés à accepter l'article 18 alinéa 4 qui permet de transférer par contrat la perception de la vignette, ce qui se fait déjà généralement dans le cadre des douanes à l'entrée du territoire suisse – ce sont souvent des agents de Securitas qui le font –, dans les bureaux de poste ou les stations-service. Cela ne pose pas de problème pour la vente de la vignette, c'est-à-dire pour la perception de la redevance. Par contre, la poursuite pénale doit rester

une compétence de l'Etat, des pouvoirs publics. On souhaiterait éviter une sorte de glissement qui ferait que, petit à petit, certaines missions centrales de l'Etat telles que la poursuite pénale soient déléguées à des privés.

Je vous rappelle d'ailleurs que nous avons discuté il y a peu de la question de la police ferroviaire, et que le groupe UDC a changé d'avis en cours de route puisqu'il a décidé de ne pas transférer à des privés certains moyens de contrainte et de contrôle dans les trains. Ce qu'on souhaite, c'est de ne pas avoir de contrôles privés pour la vignette, parce que après les chemins de fer et la vignette, pourquoi pas des prisons privées?

**Merz** Hans-Rudolf, Bundespräsident: Wir wollen ja, wie gesagt, die Missbrauchsquote von heute 6 Prozent absenken. Es gibt zwei Massnahmen, die nötig sind: auf der einen Seite eine leichte Erhöhung der Busse, was Sie eben beschlossen haben, und auf der anderen Seite eine gewisse Intensivierung der Kontrolle. Die Kontrolle an der Grenze möchten wir teilweise ausgliedern. Diese Ausgliederung ist ein ganz einfacher Akt. Wir haben direkt an der Grenze Angehörige des Zolls und der Grenzwaache, die ihre angestammten Aufgaben wahrnehmen müssen. Wir wollen von der Möglichkeit Gebrauch machen, zusammenarbeitswillige Organisationen, die heute teilweise schon an der Grenze mit uns im Verbund zusammenarbeiten, mit solchen einfachen Kontrollarbeiten zu betrauen. Die Kontrolle selber ist eigentlich sehr einfach. Es ist im Grunde genommen etwas Digitales. Entweder ist die Vignette vorhanden, oder sie ist nicht vorhanden. Es gibt keine Beurteilung von Straftatbeständen oder von kriminellen oder unrechtmässigem Verhalten, sondern es geht einfach um das Vorhandensein – ja oder nein – der Vignette. Wenn sie vorhanden ist, ist die Sache in Ordnung; wenn nicht, wird gebüsst. Gegen eine solche Busse kann sich ja der Betroffene wehren, die rechtsstaatlichen Verfahren stehen zur Verfügung. Wir vermögen hier keine Probleme zu erkennen, umso weniger, als wir ja schon den Verkauf der Vignetten teilweise ausgliedern. Man kann die Vignette ja teilweise bei der Post und an anderen Orten erwerben. Diese Zusammenarbeiten sind effizient, sie sind günstig, sie sind sachgerecht und haben sich bewährt. Wir bitten Sie deshalb, auch hier der Mehrheit Ihrer Kommission und dem Bundesrat zuzustimmen.

**Rime** Jean-François (V, FR), pour la commission: J'aimerais quand même rappeler à Monsieur Berberat que l'alinéa 3 prévoit: «Le Département fédéral des finances peut ... transmettre à des tiers ...» Il s'agit d'une possibilité et je ne crois pas qu'en donnant cette compétence au Département fédéral des finances, on coure un bien grand risque. C'est d'ailleurs pour cela que la commission a soutenu cette proposition.

La comparaison avec la police ferroviaire n'est pas tout à fait valable. Dans le cadre de la police ferroviaire, il s'agit de maîtriser des casseurs, des gens agressifs. Il s'agit surtout de protéger les autres passagers et pas forcément de pénaliser les gens qui voyageraient sans billet. On le sait tous, il suffit de lire les statistiques, notre police est très bien occupée. Monsieur Berberat, vous devez le savoir en tant que municipal de la commune de La Chaux-de-Fonds.

Je crois que les automobilistes qu'on arrête sont des moutons qui se laissent très volontiers tondre et le fait de privatiser cette tâche me paraît tout à fait supportable – c'est une remarque personnelle.

La commission s'est prononcée par 17 voix contre 8 et aucune abstention, je vous demande de la suivre.

**La présidente** (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): Monsieur Aeschbacher, rapporteur de langue allemande, renonce à prendre la parole.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 08.012/2213)

Für den Antrag der Minderheit ... 93 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 78 Stimmen

## Art. 19, 20

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 08.012/2214)

Für Annahme des Entwurfes ... 106 Stimmen

Dagegen ... 50 Stimmen

**La présidente** (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): Je voudrais souhaiter un bon anniversaire à Monsieur Pierre-François Veillon. Bon anniversaire! (*Applaudissements*)

Je fais de même pour Madame Francine John-Calame, qui est à Strasbourg au Conseil de l'Europe. Nous lui transmettons nos vœux «per via mentale». (*Applaudissements*)

## 08.082

### Internationale Währungshilfe. Weiterführung

### Aide monétaire internationale. Poursuite

*Erstrat – Premier Conseil*

Botschaft des Bundesrates 19.12.08 (BBl 2009 1)

Message du Conseil fédéral 19.12.08 (FF 2009 1)

Nationalrat/Conseil national 30.04.09 (Erstrat – Premier Conseil)

**Moser** Tiana Angelina (CEg, ZH), für die Kommission: Mit der heutigen Vorlage beantragen Ihnen der Bundesrat und Ihre Kommission die Verlängerung des Rahmenkredites für die internationale Währungshilfe auf der Grundlage des Bundesgesetzes über die internationale Währungshilfe. Der bisherige Währungshilfebeschluss vom 18. März 2004 läuft am kommenden 30. September 2009 aus. Der Beschluss legt eine Obergrenze des Rahmenkredites für mögliche finanzielle Leistungen, basierend auf dem Währungshilfegesetz, fest. Diese Obergrenze beträgt 2500 Millionen Franken.

Der Beschluss soll praktisch unverändert verlängert und damit weitergeführt werden. Die einzige, kleine Änderung ist, dass in Zukunft dem Parlament die Verlängerung des Währungshilfebeschlusses in einer gemeinsamen Botschaft mit der Verlängerung der Allgemeinen Kreditvereinbarungen unterbreitet werden soll. Diese kleine Änderung, eine zeitliche Harmonisierung, ermöglicht eine Verminderung des administrativen Aufwandes für Parlament und Verwaltung. Heute geht es also ausschliesslich um die Weiterführung des Währungshilfebeschlusses vom 1. Oktober 2009 bis zum 25. Dezember 2013 auf der bestehenden Basis.

Zurzeit laufen die Diskussionen über eine Aufstockung der Mittel. Der Bundesrat hat am 8. April 2009 beschlossen, dass die Mittel aufgestockt werden sollen. Wegen des Ausmasses der internationalen Finanzkrise besteht die Gefahr, dass der IWF nicht mehr über genügend Mittel verfügt, um seinen Mitgliedstaaten die notwendige Unterstützung bei der Krisenbewältigung zu gewähren. Dabei machen insbesondere die Verschlechterungen in Schwellen- und Entwicklungsländern eine Aufstockung der Mittel notwendig. Diese Aufstockung ist aber heute nicht das Thema; sie war auch nicht direkt das Thema in den Diskussionen der Kommission. Für die Aufstockung der Mittel wird eine eigene Botschaft erarbeitet; über diese werden wir voraussichtlich in der Sommersession befinden. Es geht heute also ausschliesslich um die Weiterführung der bisherigen Währungshilfe.