



11.424

Parlamentarische Initiative

Schmidt Roberto.

Verwendung der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs

Initiative parlementaire

Schmidt Roberto.

Relever la part de l'impôt sur les carburants affectée au financement du trafic routier

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 14.03.12 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.12 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

Antrag der Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Antrag der Minderheit

(Hutter Markus, Bugnon, Caviezel, Giezendanner, Hochreutener, Huber, Müri, Quadri, von Rotz, Schenk Simon)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Proposition de la minorité

(Hutter Markus, Bugnon, Caviezel, Giezendanner, Hochreutener, Huber, Müri, Quadri, von Rotz, Schenk Simon)

Donner suite à l'initiative

Hutter Markus (RL, ZH): Die Initiative Schmidt Roberto "Verwendung der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs" möchte den Reinertrag der Mineralölsteuer stärker als bisher dem Strassenverkehr zugutekommen lassen. Statt wie bisher je hälftig soll neu der Strassenverkehr mit 60 Prozent und die allgemeine Bundeskasse mit 40 Prozent profitieren können.

Was will diese Initiative, und was ist der Hintergrund? Der Hintergrund ist klar eine grössere Verursachergerechtigkeit, sodass diejenigen, welche die Erträge erzeugen, letztlich auch in den Genuss der entsprechenden Investitionen kommen können bzw. einen Nutzen davon haben.

Wir haben folgende Ausgangslage im Bereich des Verkehrs: Über 80 Prozent der Verkehrsleistungen werden auf der Strasse erbracht. Weniger als 20 Prozent der Verkehrsleistungen passieren auf der Schiene. Ich erinnere nochmals daran: Auch mehr als 50 Prozent des öffentlichen Verkehrs finden auf der Strasse statt, nicht auf der Schiene. Wir haben aber die Situation, dass seit 1970 die Bundesausgaben für die Strasse auf weniger als die Hälfte zusammengeschrumpft sind, obwohl die Strasse – nochmals – für 80 und mehr Prozent der Leistungen aufkommt, und die Ausgaben für die Schiene sind seit 1970 verzweifelt worden. Wir haben also eine wahrscheinlich einzigartige Verschiebung der Bundesgelder, ohne dass sich der Modal Split geändert hätte. Wir gehen hier einen Weg, der letztlich unserer Volkswirtschaft widerspricht und auch schadet.





Nun, wir haben ein weiteres Prinzip, das sich durch diese ganze Verkehrsproblematik hindurchzieht. Das ist, dass die Finanzierung eben intransparent ist. Kann mir irgendjemand hier im Saal sagen, welche Quellen letztlich für die Finanzierung des Verkehrs – natürlich auch des Schienenverkehrs – überhaupt herangezogen werden? Ich bin überzeugt, Sie können das nicht, weil es eben so viele verschiedene Quellen sind: Mehrwertsteuer, LSVA, Spezialfinanzierung

AB 2012 N 461 / BO 2012 N 461

Strassenverkehr und verschiedenste andere Kassen, die hier eben intransparent in Anspruch genommen werden.

Die Intransparenz gilt es genauso zu verringern, wie die Verursachergerechtigkeit zu vergrössern ist. Mit dieser Initiative können Sie die Verursachergerechtigkeit erhöhen, indem Sie der Finanzierungslücke, die sich auch im Bereich der Strasse abzeichnet, vermehrt wieder über die vom Strassenverkehr generierten Mittel begegnen, über die eigenen Einnahmen.

Ich bitte Sie also, dieser parlamentarischen Initiative Schmidt Roberto Folge zu geben, um hier eine auch aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvolle und letztlich für die ganze Verkehrsfinanzierung transparentere Situation wiederherzustellen.

Amherd Viola (CE, VS), für die Kommission: Die vorliegende Initiative verlangt eine Änderung von Artikel 86 Absatz 3 der Bundesverfassung dahingehend, dass neu 60 Prozent statt wie bisher 50 Prozent des Reinertrages der Mineralölsteuer für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden. Dementsprechend sollen neu auch 40 statt wie bis anhin 50 Prozent des Mineralölsteuer-Reinertrages in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Der Initiator begründet diese Neuverteilung damit, dass für die Finanzierung der Infrastrukturnetze in den nächsten Jahren erheblich mehr Mittel als heute zur Verfügung stehen müssen. Diese Neuregelung würde jährlich 300 Millionen Franken Mehreinnahmen für den Strassenverkehr bringen, was für die Bewältigung der im Infrastrukturbereich anstehenden Herausforderungen nötig sei.

Die nationalrätliche KVF hat an ihrer Sitzung vom 28. Juni 2011 in einer ersten Runde der Initiative mit 12 zu 12 Stimmen und mit Stichentscheid des Präsidenten Folge gegeben. Die ständerätliche Schwesterkommission hat diesen Entscheid für Folgegeben mit 9 zu 2 Stimmen zurückgewiesen. An der Sitzung vom 31. Oktober 2011 hat sich unsere Kommission erneut mit dieser parlamentarischen Initiative befasst. Die Kommission bestätigt, dass die heutige Mittelzuteilung mittel- und längerfristig nicht ausreichen wird, um die Substanz der Strasseninfrastruktur auf dem heutigen Stand zu halten. Die Mehrheit der Kommission wie auch die Mehrheit der ständerätlichen Schwesterkommission möchten jedoch zum heutigen Zeitpunkt keine Vorentscheide zur Finanzierung fällen, sondern die Frage der Strassenfinanzierung im Gesamtzusammenhang mit den beiden bundesrätlichen Vorlagen Fabi und Netzbeschluss, die 2012 behandelt werden, angehen.

Dementsprechend beantragt nun die Kommission mit 12 zu 11 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben.

Levrat Christian (S, FR), pour la commission: Nous nous prononçons sur une initiative Schmidt Roberto qui nous propose de modifier l'article 86 alinéa 3 de la Constitution et d'y faire figurer une attribution de 60 pour cent, au lieu de 50 pour cent actuellement, de la part du produit de l'impôt à la consommation sur les carburants affectée au financement des tâches et des dépenses liées à la circulation routière. Ce projet impliquerait le transfert d'environ 300 millions de francs du rail à la route. Il s'agit en quelque sorte d'une initiative miroir de l'initiative populaire de l'ATE qui prévoit précisément l'inverse, à savoir d'augmenter de 50 à 60 pour cent la part consacrée au rail.

La commission a traité de cet objet à deux reprises, la première fois le 28 juin 2011. Nous avons entendu l'auteur de l'initiative, et la commission, par 12 voix contre 12 avec la voix prépondérante de son président, a décidé de donner suite à cette initiative. La commission compétente du Conseil des Etats a refusé, le 7 septembre 2011, par 9 voix contre 2, de se rallier à cette décision, tant et si bien que nous avons été amenés à traiter une seconde fois ce projet. Cette fois-ci, il a été rejeté par 12 voix contre 11.

Tous les membres de la commission s'accordent à retenir que la clé de répartition des moyens utilisés aujourd'hui ne permettra pas à moyen et à long terme de maintenir la qualité de l'infrastructure routière à son niveau actuel et que des ressources supplémentaires seront nécessaires.

La majorité de la commission estime toutefois que ce n'est pas une modification constitutionnelle isolée qui permettra de résoudre ce problème. Elle souligne que le Conseil fédéral travaille actuellement à l'élaboration de deux messages relatifs aux transports, deux messages aujourd'hui pendants devant le Parlement. Le premier porte sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, le fameux message FAIF, et l'autre



visé à modifier l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Le Conseil fédéral a présenté ces deux messages en début d'année. A l'instar de son homologue du Conseil des Etats, notre commission ne souhaite pas se prononcer pour le moment. Elle préfère se pencher sur la question du financement de l'infrastructure routière dans le courant de l'année 2012, dans le cadre de l'examen des deux projets élaborés par le gouvernement et qui devraient permettre de répondre aux défauts de financement à la fois de l'infrastructure routière et de l'infrastructure ferroviaire.

Permettez-moi d'ajouter peut-être un mot aux propos de Monsieur Hutter Markus en matière de transparence. Je crois que c'est un mauvais procès que l'on fait ici au monde du rail. Le financement des infrastructures ferroviaires est réglé de manière extrêmement transparente, compliquée certes mais transparente, et le tout devrait être simplifié dans le cadre du projet FAIF. Il s'agit d'un projet qui règle de manière très claire les différentes sources de financement et qui, surtout, introduit pour la première fois en Suisse un fonds chargé aussi bien de l'entretien que du développement du réseau ferroviaire. Le principe de ce fonds et ses modalités d'exercice étaient, du reste, soutenus par l'ensemble des partis politiques, notamment par celui de mon préopinant, dans la procédure de consultation. Il serait donc erroné aujourd'hui de torpiller ces efforts en donnant suite à une initiative parlementaire dont on peut se poser la question de savoir si elle permet de remplir le but qu'elle s'est fixé.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 11.424/7128)

Für Folgegeben ... 89 Stimmen

Dagegen ... 78 Stimmen