



Beschlussentwurf über die Verwendung des Kantonsanteils an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA

Bericht der Kommission für Bau und Verkehr

1. Ablauf der Arbeiten

Die Kommission BV ist am Montag, 26. Juni 2012, von 9.00 Uhr bis 11.30 Uhr im Konferenzraum 6 des «Espace Porte de Conthey» in Sitten zusammengetreten.

Kommission BV

Mitglieder	Vertreten von	26.06.2012
STEINER Alwin (Präsident)		X
ROSSI Mario (Vizepräsident)		
BUTTET Jérôme		X
CLAIVAZ Christophe		X
DISERENS Brigitte	NANTERMOD Philippe (Berichterstatter)	X
GAILLARD Stéphane		X
LEVRAND Marie-Anne	GASPOZ Marcel	X
MAYE-FAVRE Emmanuelle		X
MICHAUD Patrice	RODRIGUEZ Yann	X
SCHNYDER Reinhold		X
SCHYDRIG Georges		X
VARONE Gérald		X
ZURBRIGGEN Hans		X

Kantonsverwaltung

TORNAY Maurice, Staatsrat, Departementsvorsteher

CHARBONNET Pierre-André, Chef der kantonalen Finanzverwaltung (KFV)

LOCHER Damian, Chef der Hauptbuchhaltung, KFV

THEYTAZ Frédéric, Chef der Sektion Controlling und Planung, KFV

2. Eintreten

Grossrat (Suppl.) Philippe Nantermod wird zum Berichterstatter bestimmt. Die Protokollführung wird von Frédéric Theytaz übernommen.

I. Einleitung durch Staatsrat Maurice Tornay

Dieser Beschluss des Grossen Rates ermöglicht es, die im Rahmen der LSVA für die Kantone festgelegten Ziele zu erreichen. Heute – und das bereits seit 1997 – verfügen wir über die nötigen Instrumente, um diese Ziele zu erreichen und die grosse Belastung der Randkantone, die am stärksten auf den Strassengüterverkehr angewiesen sind, zu reduzieren.

Ziel ist es, die durch den Schwerverkehr verursachten direkten Kosten zu decken und die Rahmenbedingungen für die Verlagerung des Warentransports auf die Schiene zu verbessern. Das Bundesgesetz sieht folgende Aufteilung des Reinertrags der Abgabe vor: zwei Drittel für den Bund und ein Drittel für die Kantone. Das Wallis erhält durchschnittlich 30 Millionen Franken pro Jahr.

2008 hat der Grosse Rat beschlossen, die 2004 festgelegte Aufteilung beizubehalten:

- 70% des Kantonsanteils für die Reduktion des Aufwands im Strassenbereich selber,
- 10% Prozent für die Reduktion des Aufwands im Bereich des Regionalverkehrs und der Transporte,
- 5% für die Reduktion des Aufwands im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr und der Polizei,
- 5% für die Reduktion des Aufwands im Landwirtschaftsbereich,
- 5% Prozent für die Reduktion des im allgemeinen Finanzhaushalt des Staates erscheinenden Aufwands.

2008 wurde ein Mechanismus zur Bildung von Spezialfinanzierungskonti im Sinne von Artikel 9 FHG eingeführt. Dies aufgrund der Feststellung, dass die definitiven LSVA-Zahlen zum Zeitpunkt der Budgeterstellung noch nicht vorliegen und dass in diesem Bereich eine gewisse Vorsicht angebracht ist. Zudem musste dieses Instrument eine gewisse Flexibilität aufweisen, um die jährlichen Mittel und den effektiven Bedarf der einzelnen Bereiche über eine Dauer von mehr als einem Jahr besser miteinander in Einklang zu bringen.

In den vergangenen Jahren wiesen die Spezialfinanzierungskonti jeweils folgende Saldi aus: +5.6 Millionen Franken im Jahr 2008, -1,6 Millionen Franken im Jahr 2009, +1,1 Millionen Franken im Jahr 2010 und +10,6 Millionen Franken im Jahr 2011. Es zeigt sich also deutlich, dass die Mittel und die Bedürfnisse nicht mit dem Grundsatz des jährlichen Rechnungsabschlusses vereinbar sind und dass der oben beschriebene Mechanismus eine gute Lösung darstellt.

Der Staatsrat schlägt vor, dieses System, das auch eine periodische Standortbestimmung erlaubt, beizubehalten. Dem Grossen Rat muss bei der Verwendung des Kantonsanteils ein gewisser Handlungsspielraum eingeräumt werden, wodurch auch der Aufteilungsschlüssel alle vier Jahre überprüft werden kann, auch wenn der Staatsrat keine Änderung vorschlägt.

Dieses Vorgehen steht auch im Einklang mit den Haushaltsführungsinstrumenten des Bundes, wie sich anlässlich der Prüfung der Programmvereinbarungen in der Junisession gezeigt hat. Es gilt darauf hinzuweisen, dass der Bund verstärkt auf vierjährige Programmvereinbarungen setzt und dass diese beiden Instrumente gewisse Gemeinsamkeiten aufweisen.

Der Beschlussentwurf sieht ein rückwirkendes Inkrafttreten auf den 1. Januar 2012 vor. Im Übrigen wurden die vorgeschlagene Aufteilung und die Verlängerung im Rahmen des Budgets 2012 gutgeheissen.

II. Fragen – Antworten

Frage eines Abgeordneten: Wenn ich das recht verstehe, sieht das Budget den Aufteilungsschlüssel, den wir heute festlegen sollen, bereits vor. Wir können ihn also nicht ändern?

Für das Budget 2012 hat der Staatsrat den Aufteilungsschlüssel unverändert beibehalten. Der Aufteilungsschlüssel ist de facto also bereits festgelegt worden. Theoretisch könnte der Aufteilungsschlüssel für die kommenden Jahre (2013 bis 2015) geändert werden.

Frage eines Abgeordneten: Wäre es also nicht angezeigt, diesen Beschluss vor dem Budget zu fällen?

In der Tat wäre es wohl angezeigt, den Beschluss vor der Erstellung des Budgets zu fällen, mit anderen Worten sind wir also etwas im Verzug.

Frage eines Abgeordneten: Der Entwurf ist sehr allgemein gehalten (70% für die Strasse). Wozu dient dieses Geld konkret?

Ziel der LSVA ist die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. In der Praxis ist das kein leichtes Unterfangen, da sich die Transporteure oft für die Strasse entscheiden, auch wenn das relativ teuer ist. Zudem lässt der Schienenverkehr im Wallis ein gewisses Mass an Flexibilität vermissen. Der Anteil des Strassengüterverkehrs bleibt relativ hoch. Die 70% werden vom DVBU verwendet, der Staatsrat kann aber keine weiteren Details zur Verwendung nennen. Dies umfasst weitgehend den Strassengüterverkehr. Auf zahlreichen Strassenabschnitten mussten Stützmauern, Brücken und Kunstbauten verstärkt werden, um die Einführung neuer Transportkapazitäten (40-Töner) zu bewältigen.

Frage eines Abgeordneten: Es wäre interessant zu erfahren, wie dieses Geld genutzt wird und wie die zu deckenden externen Kosten des Strassengüterverkehrs aussehen.

Der Anteil beläuft sich auf 40 Millionen Franken, wovon 70% an das DVBU gehen. Das ist im Vergleich zu den Gesamtkosten und Investitionen des DVBU wenig. Der Anteil der LSVA ist minim. Der Lärm und die übrigen Belästigungen im Zusammenhang mit dem Güterverkehr können dank dieser 28 Millionen Franken besser bekämpft werden.

Der Kommissionspräsident: Vielleicht werden wir anlässlich der Budgetsitzung vom September mehr erfahren.

Frage eines Abgeordneten: 4 Millionen Franken gehen an die Dienststelle für Landwirtschaft. Wie lässt sich das erklären?

Wie ist es zu dieser Aufteilung gekommen? Hier geht es in erster Linie um den Transport von Waren in die entlegensten Winkel unseres Kantons. Insbesondere die in unseren Seitentälern produzierten Landwirtschaftsprodukte verteuern sich aufgrund der durch die Transporteure bezahlten Abgabe. Vor diesem Hintergrund ist es nur recht und billig, die Dienststelle für Landwirtschaft im Rahmen der Absatzförderung für Walliser Landwirtschaftsprodukte zu entschädigen.

Frage eines Abgeordneten: Diese 25 Millionen sind angesichts der Lasten für das Wallis nicht genug. Es wäre interessant zu erfahren, wozu die zwei Drittel dienen, die an den Bund gehen. Aufgrund welcher Kriterien wird der Kantonsanteil bestimmt?

Die zwei Drittel werden bereits für eines der Ziele, nämlich die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene genutzt, zumal es sich hier in erster Linie um ein Ziel des Bundes handelt. Es ist sehr schwierig, die Transporteure für dieses Ziel zu gewinnen, denn wir verfügen nicht über die nötigen Infrastrukturen, um die gesamte Bevölkerung zu bedienen. Aus diesem Grund fallen die Anstrengungen für den Kanton Wallis bescheidener aus als für andere Kantone aus. Diese zwei Drittel werden wahrscheinlich in anderen Kantonen eingesetzt, um diese Verlagerung zu fördern.

Was die Aufteilung auf die Kantone (ein Drittel) anbelangt, so ist die Sache sehr kompliziert.

- Zunächst einmal gibt es den aufgrund eines einzigen Kriteriums berechneten Anteil von 13,5% für die Kantone mit Berg- und Randgebieten. Ursprünglich waren es 20%.
- Die restlichen 86,5% werden aufgrund von vier unterschiedlichen Kriterien aufgeteilt: Strassenlänge, Strassenlasten, Bevölkerung und Besteuerung der Motorfahrzeuge.

Frage eines Abgeordneten: Wozu wird der Anteil für den allgemeinen Finanzhaushalt des Staates genutzt?

Es gilt darauf hinzuweisen, dass ursprünglich der gesamte Kantonsanteil aus der LSVA in den allgemeinen Finanzhaushalt des Staates floss. Der gegenwärtige Anteil dient der Finanzierung des Sachaufwands des Staates im Zusammenhang mit den betroffenen Bereichen. Wir dürfen nicht die Pflichten, Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Bundes in diesem Bereich übernehmen und sollten deshalb den gegenwärtigen Aufteilungsschlüssel beibehalten.

Eintreten wird mit 12 Ja, 0 Nein und 0 Enthaltung beschlossen.

3. Detailberatung

I. Titel und Erwägungen

Korrektur eines Rechtschreibfehlers im französischen Text:

vu la décision du Grand Conseil du 9 octobre 2008 concernant l'utilisation de la part cantonale de la redevance sur le trafic des poids lourds liées aux prestations RPLP pour les années 2008 à 2011 ;

II. Artikel 1

Absatz 1

Keine Bemerkungen.

Absatz 2

Es werden drei Abänderungsvorschläge unterbreitet.

Vorschlag 1:

Übertragung des Anteils für den allgemeinen Finanzhaushalt des Staates auf den Transportsektor, beispielsweise als Ausgleich für die Erhöhung des Trassenpreises:

- b) 15% (Transporte +5%)
- e) streichen (allgemeiner Finanzhaushalt des Staates -5%)

Vorschlag 2:

Änderung des Aufteilungsschlüssels:

- a) 75% (Strassen +5%)
- b) 10% (Transporte)
- c) 3% (Schifffahrt und Strassenverkehr -2%)
- d) 8% (Landwirtschaft -2%)
- e) 4% (allgemeiner Finanzhaushalt des Staates -1%)

Ziel: Gewährleistung des Unterhalts des kantonalen Strassennetzes (momentan fehlen die nötigen Mittel).

Vorschlag 3:

- a) 75% (Strassen +5%)
- b) 10% (Transporte)
- c) 3% (Schifffahrt und Strassenverkehr -2%)
- d) 10% (Landwirtschaft)
- e) 2% (allgemeiner Finanzhaushalt des Staates -3%)

Ziel: Beibehaltung des Betrags für die Dienststelle für Landwirtschaft und Gewährleistung des Strassenunterhalts (Vorschlag 2).

Antwort des Staatsrates:

Der Aufteilungsschlüssel steht im Mittelpunkt der heutigen Beratungen. Wir befassen uns mit der Periode 2012 – 2015. Was den Anteil für den allgemeinen Finanzhaushalt des Staates (Buchstabe e) anbelangt, so hat die Regierung zahlreiche Optionen geprüft, darunter namentlich einen gewissen Prozentsatz für die Gesundheit. Die Auswirkungen auf die Gesundheit sind erheblich. Wir konnten sie nicht beziffern, aber die Gewährung von 5% für den Gesundheitsbereich scheint mit unserer Gesundheitspolitik durchaus im Einklang zu stehen. Man könnte auch noch weitere Bereiche berücksichtigen. Schlussendlich sind wir zur Überzeugung gelangt, dass eine Übertragung dieser 5% vom allgemeinen Finanzhaushalt auf das Gesundheitswesen einer zusätzlichen Mittelgewährung für ein Departement gleichkäme, was nicht unbedingt im Sinne des Staatsrates ist. Sowohl im Bereich der Gesundheit auch als im Bereich des öffentlichen Verkehrs besteht ein erwiesener Bedarf.

Allerdings reichen die Mittel des Staatshaushalts nicht aus, um all diese Bedürfnisse zu decken. Ein Dienstchef hat immer das Gefühl, dass sein Bereich prioritär sei. Es ist Sache des Staatsrates, den goldenen Mittelweg zu finden und Prioritäten zu setzen. In diesem Rahmen hat die Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt unter anderem die

Aufgabe, die Planung und die Investitionen miteinander in Einklang zu bringen. Die Budgetmittel reichen nicht aus, um alles umzusetzen. Es gilt also, die Mittel aus der LSVA haushälterisch zu verwenden und den Spezialfinanzierungsfonds zu nutzen, um wichtige Investitionen zu tätigen, für die das aktuelle Budget nicht ausreicht.

Abstimmung Vorschlag 2 gegen Vorschlag 3

Die Kommissionsmitglieder sprechen sich mit 7 gegen 1 Stimme(n) und 4 Enthaltungen für Vorschlag 3 aus.

Abstimmung Vorschlag 1 gegen Vorschlag 3

Die Kommissionsmitglieder sprechen sich mit 5 gegen 2 Stimmen und 5 Enthaltungen für Vorschlag 3 aus.

Abstimmung Vorschlag 3 gegen Entwurf des Staatsrates

Die Kommissionsmitglieder sprechen sich mit 7 gegen 5 Stimmen und 0 Enthaltungen für Vorschlag 3 aus.

Der neue Artikel 1 Absatz 3 hat also folgenden Wortlaut:

² *Er wird folgendermassen in der Rechnung des Staates verbucht:*

- a) **75** Prozent für die Reduktion des Aufwands im Strassenbereich;
- b) **10** Prozent für die Reduktion des Aufwands des Regionalverkehrs und der Transporte;
- c) **3** Prozent für die Reduktion des Aufwands im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr und der Polizei;
- d) **10** Prozent für die Reduktion des Aufwands im Bereich Landwirtschaft und der übrigen diesbezüglichen Wirtschaftssektoren;
- e) **2** Prozent für den Ausgleich des im allgemeinen Finanzhaushalt des Staates erscheinenden Aufwands im Zusammenhang mit den indirekten Kosten.

Absatz 3

Keine Bemerkungen.

III. Artikel 2

Ein Abgeordneter schlägt eine Abänderung vor: «Wenn der kumulierte Überschuss des Spezialfinanzierungsfonds LSVA einer Dienststelle mehr als das Doppelte des in den letzten vier Jahren von der Dienststelle erhaltenen durchschnittlichen Jahresbetrags ausmacht, wird der diesen Betrag übersteigende Anteil an die kantonale Finanzverwaltung rückvergütet, welche diese Mittel aufgrund eines Staatsratsentscheids an andere Dienststellen gemäss den erwiesenen Bedürfnissen verteilt».

Antwort des Staatsrates: Die Dienststellen dürfen nicht zur Verwendung dieses Fonds gedrängt werden. Die Kumulierung von Einnahmen während zwei oder drei Jahren würde gegen eine gesunde Haushaltsführung verstossen. Es ist besser, Reserven zu bilden. Die Dienststellen legen Mittel zur Seite, um langfristige Projekte zu realisieren. Was die Form anbelangt, so macht diese Berechnung die Sache nicht einfacher.

Da sich die Kommission bei Artikel 1 bereits für eine Reduktion des Prozentsatzes für die Dienststelle für Strassenverkehr von 5% auf 3% ausgesprochen hat, zieht der Abgeordnete diesen Vorschlag zurück.

III. Artikel 3

Da die Änderung des Aufteilungsschlüssels nicht rückwirkend vorgenommen werden kann, muss hier ein zusätzlicher Absatz angefügt werden.

Vorschlag:

¹ *Der vorliegende Beschluss unterliegt nicht dem fakultativen Referendum. Er findet für die Vierjahresperiode 2012-2015 Anwendung und tritt rückwirkend auf den 1. Januar 2012 in Kraft.*

² **Der Beschluss des Grossen Rates vom 9. Oktober 2008 über die Verwendung des Kantonsanteils an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA für die Jahre 2008 bis 2011 wird bis zum 31. Dezember 2012 verlängert.**

Die 12 anwesenden Kommissionsmitglieder nehmen diesen Vorschlag einstimmig an.

4. Schlussabstimmung

Die 12 anwesenden Kommissionsmitglieder nehmen den Beschlussentwurf einstimmig an.

Der Präsident
Alwin Steiner

Der Berichterstatter
Philippe Nantermod