

14.3016

**Motion WAK-NR.
Auslegung der Definition
von Kleinstunternehmen
im Bauproduktgesetz**

**Motion CER-CN.
Interprétation de la définition
de microentreprise dans la loi
sur les produits de construction**

Nationalrat/Conseil national 10.03.14
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.14

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme der Motion.

Engler Stefan (CE, GR), für die Kommission: Die Motion des Nationalrates hat offenbar das Potenzial, das Publikum von den Sitzen zu reissen, also werde ich mich kurzfassen. Die vom Nationalrat am 10. März dieses Jahres einstimmig angenommene Motion will, dass der Bundesrat in den fachtechnischen Verhandlungen mit der EU darauf hinwirkt, dass bei der Definition von Kleinstunternehmen lediglich auf den Jahresumsatz abgestellt wird. Als Kleinstunternehmen sollen – unbesehen von der Höhe der Jahresbilanz sowie der Anzahl Mitarbeitenden – Unternehmen gelten, deren Jahresumsatz mit Bauprodukten 3 Millionen Franken nicht übersteigt.

Der Bundesrat empfiehlt die Annahme der Motion, weil er die Anliegen unterstützt, die die Interessen der KMU schützen, sie von administrativen Auflagen möglichst entlasten und den Vollzug vereinfachen. Mit einer KMU-verträglichen Auslegung des Begriffs «Kleinstunternehmen» soll überdies Rücksicht darauf genommen werden, dass eine Vielzahl solcher KMU schwergewichtig im schweizerischen Binnenmarkt tätig ist und sie noch dazu als Mischbetriebe nicht ausschliesslich mit Bauprodukten handeln oder solche herstellen. Eine Privilegierung der Kleinstunternehmen ist demnach auch nach Auffassung der WAK-SR durchaus gerechtfertigt. Überdies würden administrative Erleichterungen Innovationen eher fördern und noch dazu kostendämpfend wirken.

Für die WAK-SR sind die Argumente für die Motion des Nationalrates einleuchtend, weshalb sie sie wie der Bundesrat zur Annahme empfiehlt.

Widmer-Schlumpf Eveline, Bundesrätin: Ich bin mit allem einverstanden, was Herr Ständerat Engler gesagt hat. Ich beantrage die Annahme der Motion.

Angenommen – Adopté

14.3105

**Postulat Bieri Peter.
Milchkuh-Initiative.
Von welchem Bauern
frisst die Kuh das Gras?**

**Postulat Bieri Peter.
Initiative dite vache à lait.
De quels agriculteurs
la vache mange-t-elle l'herbe?**

Ständerat/Conseil des Etats 03.06.14

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Bieri Peter (CE, ZG): Vielleicht hat der von mir gewählte Titel etwas zum Schmunzeln angeregt – dann hat er sein Nebenziel, dass in die Politik zuweilen auch etwas Humor einfließen darf, durchaus erreicht. Hat der Titel erstaunt, so hat mein Vorstoss sein Hauptziel in dem Sinne erreicht, dass ich damit auf ein Thema aufmerksam machen wollte, das nicht nur hier, sondern auch immer wieder bei anderen Staatsaufgaben zur Debatte steht. Initianten oder gelegentlich auch Parlamentarier möchten eine Bundesaufgabe so lösen, dass sie zu deren Finanzierung Gelder verschieben – ohne dabei auch nur ein Wort darüber zu verlieren, wie die dort abgezogenen Gelder kompensiert werden; ohne etwas darüber verlauten zu lassen, wer die Opfer und Leidtragenden dieser Mitteltransfers sind; und ohne offen zu sagen, welche staatliche Aufgabe möglicherweise aufgegeben oder zumindest eingeschränkt werden müsste.

Die am 10. März 2014 eingereichte Milchkuh-Initiative – die Initianten haben ihr übrigens diesen Namen gegeben – ist ein klassisches Beispiel eines solchen Vorgehens. Unter dem Motto «Die Einnahmen aus dem Strassenverkehr sollen konsequent in die Strasseninfrastruktur investiert werden» sollen in Zukunft 1,5 Milliarden Franken, die heute aus der Mineralölsteuer in die allgemeine Bundeskasse fließen, zu 100 Prozent den Bedürfnissen des Strassenverkehrs zu kommen. Die Initianten argumentieren, die Strassengelder würden heute in der Bundeskasse «versickern» und würden dort «zweckentfremdet». Die Behauptung der Zweckentfremdung ist aus rechtlicher Sicht ordentlich obskur, gibt es doch für die Verwendung sowohl der Mineralölsteuer als auch des Mineralölsteuerzuschlags eine saubere Verfassungsgrundlage in Artikel 86 der Bundesverfassung.

Ich will mich nicht weiter über den Inhalt dieser Initiative auslassen, denn es wird mit der bundesrätlichen Botschaft noch genügend Gelegenheit geben, die von den Initianten gemachten Behauptungen zu widerlegen. Was mich hingegen als Mitglied der Finanzkommission hellhörig macht, ist die Frage, wo und wie wir diesen Verlust in der Bundeskasse kompensieren wollen.

Geht man davon aus, dass rund die Hälfte des Bundesbudgets von 64 Milliarden Franken gebundene Ausgaben sind, zu denen wir gesetzlich verpflichtet sind, so verbleiben noch gut 30 Milliarden Franken, über die wir bei der Budgetberatung mehr oder weniger verfügen können. Ein Einnahmenverlust von 1,5 Milliarden Franken wäre demzufolge eine Kürzung von 5 Prozent bei diesen nichtgebundenen Ausgaben. Nimmt man die grössten Bereiche, bei denen wir aufgrund von Gesetzen oder internationalen Verträgen nicht gebunden sind, so sind dies vor allem die Bereiche Bildung und Forschung, Landwirtschaft, Landesverteidigung, Verkehr, aber auch die Entwicklungshilfe in denjenigen Bereichen, wo wir keine internationalen Verpflichtungen eingegangen sind. Beim Verkehr wäre es dann insbesondere der öffentliche Verkehr, weil ja der motorisierte Individualverkehr von den zusätzlichen Geldern profitieren würde.

Wenn der Bundesrat in der Botschaft seine Haltung darlegt – ich nehme einmal an, dass diese negativ sein wird –, soll er dabei auch aufzeigen, wo und in welchem Umfang er gezwungen wäre, entsprechende Kürzungen vorzunehmen. Nur so können dereinst bei einer Volksabstimmung die Bürger und die Bürgerinnen entscheiden, ob sie bereit sind, diese oder jene Kürzung staatlicher Leistungen in Kauf zu nehmen. Ich denke etwa an einen Landwirt, der von seinen heutigen Direktzahlungen von beispielsweise 50 000 Franken nur noch deren 47 500 erhält; oder an einen Gewerbler – der Schweizerische Gewerbeverband ist ja für die Milchkuh-Initiative –, der bei der Ausbildung seiner Lernenden spürbare Mehrausgaben tätigen muss, weil der Bund nicht mehr mitzahlen kann; oder an einen ETH-Mitarbeiter, der fünf Prozent weniger Lohn erhält; oder an einen Benutzer des öffentlichen Verkehrs, der für sein Generalabonnement zweiter Klasse 180 Franken mehr bezahlen muss. Hier, meine ich, muss dann in aller Konsequenz gesagt werden, was die Folgen eines solchen Begehrens sind.

In eine ähnliche Richtung gehen auch Forderungen nach einer Veränderung des heutigen Verteilschlüssels der Einnahmen aus der Mineralölsteuer von 50 Prozent für die Bundeskasse und 50 Prozent für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, Forderungen, die nun bei der Vernehmlassung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds von einigen gestellt werden. Wenn etwa gefordert wird, das Verhältnis sei auf 40 zu 60 Prozent zu verschieben, so nimmt man 300 Millionen Franken aus der Bundeskasse und gibt sie der Strasse. Auch hier ist die Frage zu beantworten, wo gespart wird und wer dereinst Opfer sein wird.

Wer solche Umverteilungsübungen fordert, macht es sich etwas gar einfach. So war letzthin in den Medien von einem nationalen KMU-Verband zu lesen, der lakonisch forderte, es sei am Bundesrat, darüber nachzudenken, wie er dereinst sparen wolle: So stiehlt man sich aus der Verantwortung und kann dem Bundesrat dann vorwerfen, er spare am falschen Ort.

Für Fabi haben wir auch Mehrausgaben gesprochen, aber wir haben dem Souverän von Anfang an offengelegt, wie wir diese Investitionen finanzieren wollen. Dass wir als Parlamentarier immer wieder Auseinandersetzungen um die Frage haben, mit welchen Mitteln wir Staatsaufgaben erfüllen wollen, ist evident. Wenn jedoch jemand hingeht und Milliarden verschieben will, ohne sich der Konsequenzen bewusst zu sein, oder die Konsequenzen willentlich verschweigt – zum Beispiel, wer in der Folge die negativ Betroffenen sein werden –, dann ist es in der Verantwortung der Behörde, spricht des Bundesrates, aber auch in unserer Verantwortung, in aller Klarheit aufzuzeigen, was die Konsequenzen solcher Begehren sind.

Das will mein Postulat, und ich bin froh, dass der Bundesrat bereit ist, es nicht nur anzunehmen, sondern es auch in der bundesrätlichen Botschaft zu befolgen.

Graber Konrad (CE, LU): Ich habe nur noch eine Frage an Frau Bundesrätin Widmer-Schlumpf. In der Stellungnahme des Bundesrates wird festgehalten, dass die Einschränkungen – so, wie es Herr Bieri auch vermutet hat – vor allem in den Aufgabenbereichen Bildung und Forschung, öffentlicher Verkehr, Landesverteidigung und Landwirtschaft erfolgen würden. Mich würde es interessieren, inwieweit der Bundesrat eine Konkretisierung vorsieht.

Wir haben hier schon eine spezielle Situation. Bei anderen Initiativen spricht man von wesentlich kleineren Beträgen. Ich verstehe es deshalb, wenn man sagt, in welchen Bereichen allenfalls der Spareffekt erfolgen müsste. Weil es hier aber um 1,5 Milliarden Franken geht, gehe ich schon davon aus, dass der Konkretisierungsgrad in der Botschaft noch etwas höher wäre. Das würde ganz klar bedeuten, dass wir hier ein Sanierungs- respektive ein Konsolidierungspaket verabschieden müssten, das sehr gross, das doppelt so gross wäre wie jenes, das wir in den letzten zwölf Monaten nicht verabschieden konnten. Ich denke, es wäre hilfreich, wenn in der Botschaft nicht nur die Aufgabenbereiche angesprochen würden, sondern auch konkret dargelegt würde,

mit welchen Massnahmen bei einer Annahme der Initiative zu rechnen wäre. Es wäre auch legitim, wenn die Stimmberechtigten das klar wüssten.

Fetz Anita (S, BS): Ich opponiere natürlich nicht gegen das Postulat. Ich möchte einfach auf einen Aspekt hinweisen, den ich sehr wichtig finde. Ende des vergangenen Jahres hat Kollege Graber darauf hingewiesen, dass wir gar nicht wissen, wie viele Infrastrukturkosten der Strassenverkehr tatsächlich selbst trägt, denn über 97 Prozent der Strassen, die nicht Nationalstrassen sind, wissen wir diesbezüglich nichts. Das hat unsere Verkehrsministerin damals bestätigt. Insofern sind bei Kantons- und Gemeindestrassen eher die «nichtautomobilen» Steuerzahlerinnen und Steuerzahler die Kühe, die für den Strassenverkehr gemolken werden. Die Initiative würde daran nichts ändern. Deshalb ist mein Wunsch an den Bundesrat, dass er in seiner Botschaft auch auf diesen Aspekt hinweist und das auch einmal aufzeigt. Wir reden hier immer nur von den Nationalstrassen, dabei sind 97 Prozent der Strassen Kantons- und Gemeindestrassen, für die eben auch bezahlt werden muss.

Eberle Roland (V, TG): Man kann ja über den Titel schmunzeln, man kann sich aber auch ärgern über die doch relativ einseitige Betrachtung aus Sicht der Finanzen. Wenn ich mir andere Debatten in Erinnerung rufe – insbesondere über Fabi, wo dieses Gremium hier locker von 3 Milliarden auf 6,4 Milliarden Franken aufgestockt hat –, so denke ich, dass es auch diese Fragestellung über die Finanzierung des Individualverkehrs und über die Zweckbindung der Mittel, die aus diesem Bereich kommen, verdient, ebenso ernsthaft geprüft zu werden.

Man soll ja den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr nicht gegeneinander ausspielen, da sind wir uns vermutlich einig. Aber wenn ich mit der Logik von Frau Fetz überlege, wer die zwei Drittel der nichtgedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs – der SBB-Zugbillette beispielsweise, wenn man das Beispiel schon bemüht – bezahlen soll, wäre es ebenso objektiv, wenn man aufzeigen würde, wer diese fehlenden zwei Drittel der Kosten effektiv trägt, denn das ist nämlich auch der Steuerzahler. Mich stört, dass man mit einer totalen Lockerheit darüber hinwegsieht, dass man dem individuellen Strassenverkehr bzw. seinen Benützern knapp 10 Milliarden Franken zumutet, wovon ungefähr ein Drittel in den Strassenverkehr fliesst und zwei Drittel bereits heute sogenannte zweckentfremdet sind. Das hat eine gesetzliche Grundlage, dazu hat man Ja gesagt. Aber ich finde es fair, dass man darauf hinweist, dass der Automobilist über seine Abgaben und Steuern doch ungefähr 6 bis 7 Milliarden Franken in die allgemeinen Mittel – in den öffentlichen Verkehr und in die Bundeskasse – bezahlt. Ich finde es fair, wenn man auch diesen Aspekt berücksichtigt.

Es wäre fair, wenn man in der Gesamtwürdigung dieser Initiative den Auftrag so verstehen würde, dass auch hier Klarheit und Transparenz geschaffen werden sollen, damit der Stimmbürger en connaissance de cause seine Stimme zur Milchkuh-Initiative abgeben kann.

Widmer-Schlumpf Eveline, Bundesrätin: Die Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» will ja, dass man künftig alle Mittel aus dem Mineralölsteuerzuschlag sowie die Erträge der Autobahnvignette in die Finanzierung der Nationalstrassen, des Agglomerationsverkehrs und der Verlagerung des Schwerverkehrs gibt. Vielleicht ist es gut, in Erinnerung zu rufen, wie das heute finanziert wird. 50 Prozent der Mineralölsteuer, also 1,5 Milliarden Franken, 100 Prozent des Mineralölsteuerzuschlags, also 2 Milliarden Franken, sowie 100 Prozent der Erträge der Autobahnvignette fliessen in die Finanzierung der Strasse. Die anderen 50 Prozent der Mineralölsteuer, also 1,5 Milliarden, gehen in den allgemeinen Bundeshaushalt.

Ich denke, und da unterstütze ich die Voten von Herrn Bieri und Herrn Graber, dass es wirklich wichtig ist, dass man sagt, was für Konsequenzen die Initiative hier hätte. Gerade auch wenn man in der Finanzkommission ist, muss man sich

schon Gedanken darüber machen, wie man diese 1,5 Milliarden gegenfinanzieren könnte. Für mich als Vorsteherin des Finanzdepartementes ist es wichtig, dass ich mich immer auch mit der Gegenfinanzierung auseinandersetze. Eine Klammerbemerkung: Dies gilt auch bei der Unternehmenssteuerreform III, von der ich heute schon höre, dass sie sich dann von selbst finanzieren wird. Ich bin dezidiert anderer Auffassung: Man muss bei allen Projekten die Gegenfinanzierung klar prüfen und klar auf den Tisch legen.

Es gibt ja Gegenfinanzierungsmöglichkeiten auf der Einnahmenseite und auf der Ausgabenseite. Wie gross die Chance ist, auf der Einnahmenseite eine Gegenfinanzierung zu machen, müssen Sie beurteilen; ich schätze sie nicht als sehr gross ein. Also werden wir auf der anderen Seite über Sparprogramme diskutieren. Bei dieser Initiative ist eben schon zu beachten, dass ein solches Sparprogramm sehr schnell umgesetzt werden müsste. Denn wenn diese Initiative angenommen würde – was ich nicht hoffe –, würde die Zweckbindung am Tag nach der Volksabstimmung ihre Wirkung entfalten. Die Mittel, diese 1,5 Milliarden Franken, würden also im Prinzip am Tag nach der Volksabstimmung wegbrechen.

Wir müssen uns dann wirklich Gedanken machen, wie wir den Verlust dieser 1,5 Milliarden auffangen können. Das heisst ganz klar, dass wir in der Botschaft zeigen – wir haben bereits darauf hingewiesen –, in welchen Bereichen man bei diesen Fristen Sparvolumen hätte. Das ist eben dort, wo man Spielraum hat. Das sind immer die gleichen Bereiche: Landwirtschaft, Bildung, Sicherheit, Schienenverkehr usw. Wir werden Ihnen, Herr Graber, lediglich zeigen können, wo, bei welchen Positionen, die gesetzlich nicht gebunden sind, wir Spielraum haben, weil uns die Zeit für Gesetzesanpassungen dann nicht reichen würde. Wir müssen also schon einen Plan machen, der aufzeigt, wo man die Initiative dann auch kurzfristig umsetzen könnte.

Dann ist es natürlich so, dass man insgesamt noch eine Ausführung dazu macht, was die Verkehrswege für Kosten haben, nicht nur die Verkehrswege, über die wir hier sprechen, sondern eben auch Kantonsstrassen, Gemeindestrassen – das ganze Strassennetz. Wichtig ist, dass man sich ernsthaft damit auseinandersetzt. Man kann für oder gegen die Initiative sein, aber wenn man dafür ist, dann muss man sich auch als Befürworter ernsthaft mit der Frage auseinandersetzen, wie wir im allgemeinen Bundeshaushalt den Verlust dieser 1,5 Milliarden Franken finanzieren. Wenn Sie sagen, wir könnten das mit einer Mehrwertsteuererhöhung machen, dann bin ich nicht so sicher, ob das wirklich ein guter Weg ist. Ich meine, es wäre kein guter Weg. Dann bleibt die Ausgabenseite. Das werden wir in der Botschaft auch entsprechend aufführen, sachlich und objektiv, ohne Wertungen. Aber man muss sich schon damit auseinandersetzen.

Angenommen – Adopté

14.3043

Motion Janiak Claude. Obligatorische Haftpflicht. Einheitliche Regelung und Anpassungen

Motion Janiak Claude. Responsabilité civile. Uniformiser la réglementation et modifier quelques points

Ständerat/Conseil des Etats 03.06.14

Janiak Claude (S, BL): Obligatorische Haftpflichtversicherungen sind ein wichtiges und in jüngerer Zeit zunehmend genutztes Instrument zur Erzielung eines fairen Ausgleichs zwischen Personen, die risikobehaftete Tätigkeiten ausüben oder solche Technologien verwenden, und den von solchen Risiken Betroffenen. Wichtigstes Beispiel ist die obligatorische Versicherung der Haftung des Motorfahrzeughalters. Im Gleichschritt mit den anderen Ländern Europas hat der Gesetzgeber in den vergangenen Jahrzehnten den Schutz geschädigter Personen so ausgebaut, dass heute jedes Verkehrsoffer seinen Schaden ersetzt bekommt.

Kürzungen wegen grobfahrlässiger Schadenverursachung, z. B. wegen einer Unfallverursachung in angetrunkenem Zustand, kann der Versicherer dem Geschädigten nicht entgegenhalten. Er muss einen Schaden vollumfänglich ersetzen und anschliessend auf den Versicherten zurückgreifen. Das Insolvenzrisiko trägt somit der Versicherer. Hat ein Automobilist pflichtwidrig sein Auto gar nicht versichert oder begeht er nach der Verursachung eines Unfalls Fahrerflucht, so springt der nationale Garantiefonds ein und übernimmt die Leistungen, auf die der Geschädigte ohne diesen Ausfallschutz verzichten müsste. Dieses Schutzniveau sollte für alle Geschädigten gelten, die Ansprüche aus einer obligatorischen Haftpflichtversicherung erheben können.

Die derzeit geltenden Regeln sind nicht nur über die gesamte Rechtsordnung verstreut, sie sehen auch ein höchst unterschiedlich ausgestaltetes Schutzniveau vor. Hier ist der Gesetzgeber aufgerufen, mit einer Vereinheitlichung der Regeln zu obligatorischen Haftpflichtversicherungen im Rahmen eines neu zu schaffenden Pflichtversicherungsgesetzes dafür zu sorgen, dass alle Geschädigten, zu deren Gunsten ein Versicherungsobligatorium besteht, die gleichen Rechte haben.

Für die Umsetzung dieses Anliegens kann auf einen von einer wissenschaftlichen Vereinigung vorgelegten ausformulierten Entwurf zurückgegriffen werden. Die Expertengruppe schlägt darüber hinaus vor, die Vereinheitlichung der Regeln zu den obligatorischen Haftpflichtversicherungen mit der Einführung einer neuen Pflichtversicherung, eines auf die Haftung für Personenschäden beschränkten Obligatoriums der Privathaftpflichtversicherung, zu verbinden. Gründe dafür gibt es zahlreiche: Offensichtlich ist z. B., dass Haftpflichtfälle im privaten Umfeld laufend zunehmen, weil die Freizeitaktivitäten eine grössere Bedeutung einnehmen und weil deren Ausübung durch ausgefeilte Techniken unterstützt wird. Als Beispiel kann auf das Skifahren verwiesen werden, wo mehr Freizeit und schnellere Tempi durch neue Techniken dazu geführt haben, dass heute mehr Personen auf Skipisten als auf Strassen verletzt werden.

Als weiteren Punkt schlage ich mit meiner Motion eine gesetzliche Regelung der Massenkollisionen vor. International zeichnet sich der Trend ab, diese Fälle so zu regeln, dass die Schäden der betroffenen Personen von den Haftpflichtversicherungen der Fahrzeuge, in denen sie sassen, übernommen werden. Die Haftpflichtversicherung wird damit von einer Third-Party- zu einer First-Party-Versicherung. Dies verändert auch die Regeln, nach denen die Ersatzbemesung erfolgt. Die Schweizer Versicherer haben diese Mechanismen aktuell durch ein Abkommen geregelt. Soweit der Systemwechsel zu einer Beeinträchtigung der Rechtsstellung des Geschädigten führt, bedarf es dazu jedoch einer gesetzlichen Grundlage; eine private Vereinbarung unter den Versicherern genügt nicht. Diese Grundlage wird mit dem vorliegenden Vorstoss geschaffen.

Ich bin dem Bundesrat dankbar, dass er bereit ist, meine Motion zur Annahme zu beantragen, und bitte Sie, seinem Antrag zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Le président (Hêche Claude, premier vice-président): Le Conseil fédéral propose d'adopter la motion.